Md
30

Photo

F.N.S.P.
Bibliothèque

Cote : Md 30

Ne pas communiquer cet ouvrage

Servir la microfiche :

Mic F. 16-31

BIBLIOTHEQUE FNSP
1 253 852

Md
30

Photo

F.N.S.P.
Bibliothèque

Cote : Md 30

Ne pas communiquer cet
ouvrage

Servir la microfiche :

Mic F. 16-31

BIBLIOTHEQUE FNSP
1 253 852

Md 30

Ecole Libre des Sciences Politiques

Par Edm. Duchatel. (Elève de 2me Année)

1883

Questions relatives aux Voies de Communication en France "En quelques Pays Etrangers"

FONDATION NATIONALE DES SCIENCES POLITIQUES BIBLIOTHÈQUE

1253852

Md 30

6

Excellent travail = sérieux bonne étude toutes mais des commentaires un [illegible] —

Md. 30

Composition de fin d'année,

présentée à Monsieur G. Alix,

professeur à l'École libre des Sciences Politiques

par E. Duchâtel

élève de 2e année. (1883)

ÉCOLE LIBRE DES SCIENCES POLITIQUES
BIBLIOTHÈQUE

CPM

École libre des Sciences politiques.

Edm. Duchâtel (élève de 2e année)

Md 30

1253852

Questions relatives aux voies de communication en France & en q.ques pays étrangers

ÉCOLE LIBRE DES SCIENCES POLITIQUES BIBLIOTHÈQUE

I Des voies de communication en France. II Indiquer les diverses catégories de voies publiques, en laissant de côté la voirie municipale. III Faire connaître l'importance respective des réseaux; IV leur utilité au point de vue économique; V les comparer au point de vue des autorités chargées de créer & de classer les diverses voies publiques; VI des formalités à suivre pour l'établissement des voies; VII des ressources qui leur sont affectées; VIII des modifications apportées dans leur intérêt au régime de la propriété; IX enfin, de la police de conservation; X comparer le régime suivi en France avec les régimes suivis en pays étranger.

I. Des voies de communication en France.

La France a entrepris, il y a
cinq ans, sur l'initiative de
Mr de Freycinet, l'exécution d'un
grand programme de travaux
publics; le mode de réalisation
de ce programme, la création des
ressources financières qu'il exige
sont au premier rang des préoc-
cupations politiques & financières
du jour. Néanmoins, la France
est, aujourd'hui même, au nombre
des nations d'Europe les plus
riches en voies de communication.
Sur le continent, elle doit céder
la 1ère place à l'Allemagne
pour l'étendue des chemins
de fer; à l'immense Russie
pour le développement de ses
canaux; mais elle leur est
supérieure par l'extension & la

3

bon entretien de ses routes, et l'importance de la circulation, sur tous les réseaux, atteste l'activité commerciale & industrielle de la nation française. L'histoire des voies de communication en France ne peut se résumer en q. ques lignes. Mais il est certain que l'ancienne monarchie a laissé à la France moderne des routes en fort mauvais état; si la capitale communiquait assez facilement avec les frontières, les grandes villes de province étaient très mal reliées entre elles. Le consulat et l'empire s'occupèrent surtout des grandes routes, & du dessèchement des marais. La restauration continua l'œuvre commencée, et concéda de nombreux canaux. Le gouvernement de juillet se signala par une

loi excellente sur les chemins vicinaux, et par ses hésitations à propos des chemins de fer, dont la construction ne fut sérieusement entreprise qu'à partir de 1842. Le second empire achève le 1er réseau des chemins de fer, crée le second, et, à partir de 1860 favorise l'extension du réseau vicinal. Enfin, dès que la liquidation politique et financière imposée par les évènements de 1870-71 a été à peu près terminée, la troisième république s'est consacrée à deux oeuvres éminemment utiles : l'une est le développement de l'instruction ; la seconde, la seule dont nous ayons à parler, est l'amélioration de ce qu'on a appelé « l'outillage national ».

— Nous devons indiquer plus loin

l'importance respective & l'utilité économique de nos divers réseaux. Mais les données de la science économique sur l'importance des voies de communication en général ont leur place ici.

J.-B. Say (Cours d'économie politique 7e partie ch. XXIII) « C'est la facilité « qu'ont les hommes de communiquer « entre eux qui est le premier fondement « de la société.... Ce serait en vain « que les hommes auraient la faculté « de s'entendre par la parole ou « par l'écriture, s'ils étaient privés « de la faculté de se mouvoir les uns « vers les autres ; car il faut pouvoir « se réunir pour se parler, et il faut « que quelqu'un puisse aller d'un « lieu à l'autre pour y porter nos « lettres & nos livres. — Remarquez « encore que, lorsque, par l'effet « de la sociabilité, l'homme est « parvenu à créer des produits, « lorsqu'il sait introduire dans

« leur fabrication une grande « subdivision des travaux, il a « besoin de transporter, outre ses « pensées, la plupart de ses produits « qui ne se fabriquent pas dans les « lieux où ils se consomment. »

Dans ce remarquable passage, J.B. Say met au premier rang le rôle de diffusion, de propagande intellectuelle & morale des voies de communication. C'est un économiste qui nous montre leur action dépassant de beaucoup la sphère des intérêts matériels, et contribuant largement à fonder, ainsi qu'à transformer les sociétés. L'histoire, confirmant la théorie, démontre que les grands événements ont suivi les grandes voies naturelles ou artificielles. L'histoire nous ferait défaut que l'étude comparée des nations actuelles nous montrerait encore la civilisation en

rapport étroit avec le développement des voies de communication.

II Indiquer les diverses catégories de voies publiques, en laissant de côté la voirie municipale.

L'énumération de nos diverses catégories de voies publiques, même ainsi restreinte, ne comprend pas moins de 10 articles, savoir. 1° Routes nationales.
2° Routes départem^les.
3° Chemins vicinaux de grande communication
4° Chemins vicinaux d'intérêt commun ×
5° Chemins de fer d'intérêt général
6° Chemins de fer d'intérêt local (départementaux).
7° Tramways (de l'Etat ou départementaux)

× Ces 2 catégories, sont en réalité, une 2e sorte de routes départem^les

8

8° Rivières navigables
ou flottables.
9° Canaux
10° Ports maritimes.

— On remarquera 1° que nous avons suivi un ordre purement rationnel (d'abord les voies de terre; puis les voies ferrées, puis les voies navigables & ports).

2° que plusieurs subdivisions auraient encore pu être faites.

3° qu'on peut distinguer ces 10 sortes de voies en grande voirie & en petite voirie.

— La grande voirie comprend: 1° les routes nationales 2° les routes départementales. 3° les chemins de fer d'intérêt général 4° les chemins de fer d'intérêt local 5° les tramways ou chemins de fer sur routes départementaux 6° les rivières navigables ou flottables 8° les ports. 9° les canaux

La petite voirie comprend, parmi les voies énumérées plus haut :

1° les chemins vicinaux de grande communication

2° les chemins vicinaux d'intérêt commun.

— On voit que cette législation est très-compliquée ; cette complication n'existait pas à l'origine ; elle a été amenée par des dédoublements successifs, qui ont créé un réseau aux dépens d'un autre.

— Les routes nationales sont classées (l. 24 fructidor an V 10 7bre 1797) en 3 catégories : la 1ère comprend celles qui conduisent de la capitale aux frontières & aux grandes villes maritimes ; la 2e les voies qui, suivant la même direction, ont une moindre importance ; enfin, dans la 3e, sont rangées les routes qui assurent des communications d'intérêt général, sans partir de la capitale pour

arriver aux frontières. Ces 3 classes ne différaient que par la largeur. Aujourd'hui, la largeur des routes n'est plus réglée d'une manière uniforme ; elle est déterminée, à chaque création, par le décret même d'institution.

— Premier dédoublement en 1811 ; création des routes départem[les].

— Le décret du 16 décembre 1811 mit un certain nombre de routes nationales à la charge des départements, dans le but de décharger le budget de l'Empire. Un décret du 7 janvier 1813 fut rendu dans le même sens. Plus tard des routes furent créées par les départements eux-mêmes —

— Mentionnons les routes stratégiques créées en Vendée par une loi de 1832 à la suite de l'échauffourée de Mme la duchesse de Berry. Elles ont été réunies, soit aux routes nat[les], soit aux routes départementales.

— La loi du 21 mai 1836 n'a pas créé les chemins vicinaux, comme le décret de 1811 les routes départementales. Mais on lui doit la distinction des chemins vicinaux en 3 catégories, dont les 2 1ères figurent ici, à cause des liens étroits qui les rattachent au dépt, et dont la troisième, (les chemins vicinaux ordinaires), fait partie de la voirie municipale.

— Les chemins de fer se sont aussi dédoublés en 2 catégories. En 1865 le 1er réseau était considéré comme achevé, & on s'occupait activement du 2e. Mais tout cela ne suffisait pas, et une loi du 12 juillet 1865 dut créer un réseau d'intérêt local, qui ne fût pas uniquement à la charge de l'État.

— Les tramways vinrent plus tard appeler l'attention du législateur. La 1ère loi d'ensemble sur cette matière est du 11 juin 1880.

III Faire connaître l'importance respective des divers réseaux.

— Au point de vue de l'étendue totale de chaque réseau, la statistique donne les chiffres de :

37280 Kmètres pour les routes nationales en 1879 (pour 223 routes). Leur étendue est à peu près stationnaire depuis 1848 (34800 Km en 1848, 36400 en 1860, 37304 en 1872). Elles ont même diminué de q.ques Kilomètres depuis 1872, probablement par l'effet des redressements. Le réseau peut être considéré comme achevé, surtout depuis que le 3e réseau des chemins de fer s'étend sur tout le territoire -

38359 Kmètres pour les routes départementales en 1879 - En 1870 il y avait 1749 routes & 47651 Kilomètres ; le traité de Francfort

13

nous a enlevé environ 1000 Kmètres; mais la différence provient, pour le surplus, de la suppression des routes départementale par plusieurs Conseils généraux, et leur classement comme chemins vicinaux.

— 476 766 Kmètres pour les chemins vicinaux de toutes catégories au 31 décembre 1877; dont 170 000 de grande & moyenne vicinalité, sur lesquels 30.000 en construction & 10 000 en lacune — sur les 306700 Kmètres de chemins vicinaux ordinaires, il y avait à la même époque près de 27000 Kmètres en construction, & plus de 150.000 en lacune — Depuis 1877 les lacunes indiquées ont dû être en grande partie comblées, au moins pour les chemins des 2 1ères catégories, dont nous nous occupons ici. La statistique indique de grands progrès dans la vicinalité depuis 1867, ce

qui prouve l'efficacité du régime des subventions.

<u>23093</u> Kmètres pour les chemins de fer d'intérêt général (longueur moyenne exploitée en 1880), nous donnerons plus loin la décomposition de ce chiffre par réseau* à propos du tonnage. On sait que ce chiffre total augmente rapidement par la mise à exécution du programme de Freycinet (3e réseau), qui doit porter à environ 40.000 Kmètres la longueur des chemins de fer français -

<u>2180</u> Kmètres pour les chemins de fer d'intérêt local au 31 Xbre 1880. Ce chiffre comprend aussi les chemins de fer communaux d'intérêt local) - Il y en a dans 37 départements, tous exploités par des Compagnies, & quelquefois par les grandes Cies elles-mêmes.

<u>11611</u> Kmètres pour les voies navigables (rivières & canaux) au 31

décembre 1880 ; nous décomposerons ce chiffre plus loin.

— Les ports se refusent à ce genre de statistique ; il y aurait peu d'intérêt à connaître le nombre de rades, d'anses & de criques utilisées sur le littoral français ; nous indiquerons seulement leur part totale dans le trafic général.

— On[x] a fait, d'une manière approximative l'évaluation du tonnage total de nos transports, autres que les transports maritimes. On a trouvé un total de 22 milliards de tonnes kilométriques. Ce chiffre énorme se répartirait ainsi : 11 milliards pour les chemins de fer, soit 50 % 2 aux canaux ou 9 % 1 ½ au cabotage & 1 ½ aux routes nationales ou 6 à 7 % pour ~~les~~ tous les deux ; enfin 6 milliards aux autres routes ou 27 à 28 %. Les chemins de fer feraient ainsi la moitié des transports de marchandises,

[x] cours de Mr Cheysson à l'École des sciences politiques.

les routes à la charge des localités plus du quart, et ces 2 catégories réunies de 75 à 80 % du total.

– Quoiqu'il en soit, les statistiques particulières paraissent confirmer cette importance prépondérante des voies ferrées & des chemins vicinaux.

– On reconnaît aujourd'hui que la circulation sur les routes nationales a plutôt augmenté que diminué d'activité, depuis l'établissement des chemins de fer, si on ne considère que l'ensemble. Les routes perpendiculaires aux voies ferrées ont gagné, et au-delà, ce que les routes parallèles ont perdu – Néanmoins la circulation y est à peu près stationnaire –

– La circulation moyenne vers[x] 1872 était de 239 colliers (circulation diurne) – Ce chiffre appliqué à l'année entière & à la longueur totale des routes, représente 9.240.000

x M. Block

colliers Kilométriques par jour, et si l'on admet qu'un collier transporte 500 Kgr, on trouve 1.686.300.000 tonnes kilométriques par an (c'est le chiffre que nous avons vu plus haut). On sentira combien il est utile que ces routes soient bien entretenues, si l'on réfléchit qu'une économie d'un seul centime par t. Km. représente une économie annuelle de 16.863.000 f. pour le commerce & surtout pour l'agriculture.

ÉCOLE LIBRE DES SCIENCES POLITIQUES
BIBLIOTHÈQUE

– La circulation sur les routes départementales était, à la même époque, sensiblement inférieure, (de 1/3), 169 colliers au lieu de 239

– La circulation moyenne sur les chemins vicinaux est nécessairement beaucoup plus restreinte, si on rapproche les 2 totaux donnés plus haut (le tonnage Kmétrique absolu & le nombre de Kmètres).

M. de Foville a calculé, au taux moyen de 0,25 la t. Km. le prix total des transports sur les routes & chemins (il ne les évaluait qu'à 5 milliards 1/2 t. Km) – Il trouve 1375 millions, ce qui dépasse de beaucoup les recettes[x] des chemins de fer (900 millions à cette époque) malgré l'infériorité du tonnage transporté.

– Voici, pour les chemins de fer, un tableau se rapportant à l'année 1880 :

Compagnies		Kmètres exploités		tonnage moyen. (Kmétrique annuel)
Nord	AR	1315	2023	836.300
	NR	708		
Est	AR	602	2596	~~348~~ 500 100
	NR	1994		
Ouest	AR	900	2936	348 900
	NR	2036		
Orléans	AR	2020	4362	377500
	NR	2342		
Lyon	AR	4279	5822	635 800
	NR	1543		
Midi	AR	796	2271	346 000
	NR	1475		
Etat		1709		69900
Cies secondaires		1374		180 200.
		23 093 Km.		

[x] ces 900 millions comprenaient du reste les places des voyageurs etc —

Ce tableau n'indique que les chemins de fer d'intérêt génal (les renseignements précis font défaut pour ceux d'intérêt local, peu importants d'ailleurs); il accuse 1° l'importance de notre trafic intérieur. La moyenne générale, facilement calculable, se rapprocherait[x] sans doute de celle de l'Est (500.000)
2° les différences suivant les lignes & les régions; la Cie qui dessert la région houillère & industrielle du Nord, déjà très-riche par son agriculture, et qui possède plusieurs lignes internationales (Angleterre par Boulogne & Calais, Belgique & Hollande, la Prusse & le Nord par Cologne) atteint le maximum: 836.000. C'est la section de Lyon à Marseille, sur le P-L-M qui a le trafic de beaucoup le plus élevé, entre toutes les lignes françaises: 2.841.900 t. km

— Voici maintenant le tonnage des

x c'est 457.000 t km annuelles.

20

voies navigables & transports en 1880.

	Longueurs.	Tonnage absolu	Tonnage Kmétrique.
Rivières administrées par l'Etat.	6806	17 699 525	696.545.527
Canaux de l'Etat	3860	27 271 217	1 143 690 552
Rivières & canaux concédés	945	5 927 697	163 653 374.
	11611	50.898439	2 083 889 453.
Ports de commerce & embouchures maritimes.	"	20.737.967.	

Nous retrouvons les 2 milliards t Km indiqués plus haut. On voit la large part que les canaux prennent dans le total (plus de la moitié), tandis que leur étendue est dans le rapport inverse (avec les rivières). Cela tient à ce que les canaux ont été faits là où les éléments du trafic existaient déjà, tandis que les rivières navigables sont le plus souvent, dans tout leur cours supérieur, des impasses qui s'enfoncent dans des massifs montagneux & des forêts désert.

— La ligne la plus importante comme trafic est celle de Conflans Ste

Honorine à Cambrai (Oise, canal latéral à l'Oise & de Manicamp, canal de St Quentin, Escaut); ~~le~~ tonnage atteint 1.500.000 t km. à 2.000.000 c'est-à-dire autant que ~~les~~ meilleures lignes de la Cie du Nord.

– Quant aux ports, Marseille tient la tête avec 4.101.000 tonnes. Le Hâvre 2.472000. Bordeaux 2 128 000; chose remarquable, partout, dans nos ports, le tonnage des entrées dépasse de beaucoup le tonnage des sorties.

– On ne peut mieux terminer ces renseignements statistiques que par l'évaluation des ~~la valeur de~~ dépenses de construction, pour chaque sorte de voies:

– Mr Lucas estime que la dépense totale des routes natles s'élève à 1100 millions, & à 800 millions pour les routes dép les; les chiffres de Mr de Foville sont de beaucoup supérieurs. il fait observer que la dépense des

~~routes~~ nationales seules, de 1814 à 1870, s'élève à 1900 millions.

– Le réseau des ~~la~~ vicinaux comprend 476.000 Kmètres qui représentent au moins 4 milliards 1/2

– Quant aux chemins de fer, les dépenses faites ou à faire par les Cies au 31 décembre 1879 étaient de 9.684 millions. Le maximum du capital garanti par l'Etat aux 6 grandes Cies, de 4.441 millions; les dépenses d'établissemt pour l'Etat, les grandes Cies, & les Cies secondaires 9881 millions, soit 434 000 fr. par Kmètre.

– Sur les 9 à 10 milliards de dépenses, l'Etat a fourni, en subventions, environ 1 1/2 milliard & les Cies 8 1/2.

– La recette brute des chemins d'intérêt général en 1879 s'élève à 923 millions; les dépenses d'exploitation à 476; produit net = 447 millions –

× album de statistique des travaux publics 1882

— D'après Mr Krantz (rapport à l'assemblée Natle sur les voies navigables), les 5037 Kmètres de canaux ou rivières canalisées ont coûté 818 millions; les autres rivières 338 millions; depuis cette époque on a dépensé beaucoup pour l'approfondissemt & la régularisation des fleuves & canaux.

— Nous avons négligé les chiffres relatifs au flottage (soit par les radeaux, soit à bûches perdues). Disons en terminant qu'il sert à transporter de grandes quantités de bois, et surtout, dans la Basse-Bourgogne & le Morvan, le bois de chauffage destiné à la consommation parisienne.

IV. Faire connaître l'utilité des réseaux au point de vue économique.

« Les moyens de communication favo-
risent la production, de la même
« manière que les machines, qui
« multiplient les produits de nos
« manufactures, & en abrègent la
« production. Ils procurent le même
« produit à moins de frais, ce qui
« équivaut exactement à un plus
« grand produit obtenu avec les
« mêmes frais. Le calcul, appliqué
« à l'immense quantité de marchan-
« dises qui couvrent les routes d'un
« empire populeux & riche, depuis les
« légumes qu'on porte au marché,
« jusqu'aux produits de toutes les
« parties du globe, qui, après avoir
« été débarqués dans les ports, se ré-
« pandent ensuite sur la surface
« d'un continent ; ce calcul, dis-je,
« s'il pouvait se faire, donnerait pour

« résultat une économie presque inap-
« préciable dans les frais de produc-
« tion — La facilité des communi-
« cations équivaut à la richesse na-
« turelle & gratuite qui se trouve en un
« produit, lorsque, sans la facilité
« des communications, cette richesse
« naturelle serait perdue. » ✕

On ne peut démontrer, avec plus de précision, le double rôle économique des voies de communication : 1° ~~par~~ l'économie dans les frais de production 2° la possibilité, la faculté d'utiliser ce qui, sans elles, se serait perdu.

– Chaque sorte de voies produit ces 2 effets, mais dans une sphère différente : les routes & chemins en agriculture surtout ; les chemins de fer & canaux pour le commerce & l'industrie.

– Nous avons indiqué l'importance qui reste encore aux routes nat^les,

✕ J. B Say, traité d'économie politique l. I ~~ch.~~ XVIII.

bien que plusieurs, avec leurs 16 mètres de largeur, & leur pavage comme au temps du grand roi, ne soient plus que de objets de luxe. La route et le chemin servent au cultivateur à transporter sa récolte, ses engrais & amendements, au centre de son exploitation ; à ce point de vue, l'éparpillement des propriétés en France exige, plus qu'ailleurs, un développement considérable du réseau vicinal. La route sert aussi à mettre le village en communication avec la ville voisine, le marché où le paysan apporte ses produits alimentaires, & achète les objets manufacturés. Elle met en rapport les parties les plus reculées de la campagne à celles qui avoisinent les villes. Elle encourage la culture des terres les plus éloignées, qui forment nécessairement dans un pays la partie

la plus étendue de la surface.
Elle les rapproche du niveau commun. Ad. Smith (Richesse des nations liv. Ier ch. XI) avait été particulièrement frappé de l'utilité des routes en agriculture. « Elles sont a-
« vantageuses à la ville, en détrui-
« sant le monopole des campagnes
« situées dans son voisinage; elles
« sont même avantageuses à cette
« dernière partie des campagnes. Si
« elles donnent lieu à introduire dans
« l'ancien marché q.ques denrées rivales
« du produit des campagnes voisines,
« elles ouvrent aussi à ce produit
« plusieurs marchés nouveaux. »
J.-B. Say donnait pour exemple de routes essentiellemt utiles, les routes forestières, dont l'insuffisance, dans les montagnes du midi surtout, entrave l'exploitation de très-belles & très-riches forêts. Ici la route crée « une possibilité ».
— Quelle que soit l'utilité du réseau

vicinal, il a fallu la loi de 1836, & l'obligation des dépenses inscrite dans la loi, pour les chemins classés par le préfet, pour doter la France d'une petite voirie. En 1837 le réseau vicinal était évalué à 771.000 Km, mais il n'avait ce développem^t que sur le papier. Les classements réguliers ont eu pour effet de diminuer le nombre des chemins, & de rendre à l'agriculture des terres affectées à des chemins d'une utilité douteuse & d'un entretien encore plus douteux. Les chemins déclassés devinrent des chemins ruraux; la longueur moyenne des chemins s'éleva de moitié ce qui prouve qu'on s'attachait à supprimer les chemins de moindre importance, pour améliorer plus efficacement les autres.

On recommença à étendre le

réseau à la fin du second empire, pour répondre aux inquiétudes causées par les traités de commerce & l'inauguration de la liberté commerciale. L'ingénieux système des prêts à long terme (30 ans) de la loi de 1868 a été imité par d'autres nations (Allemagne, Italie). L'État a eu raison de s'associer à une oeuvre, qui, malgré son caractère local, a, sur l'économie générale, une influence considérable. A quoi servirait de resserrer les mailles du réseau des chemins de fer & des canaux, si les produits agricoles, à défaut d'un système complet de vicinalité, ne pourraient arriver jusqu'aux marchés qu'on cherche à leur ouvrir ?

Les dépenses de vicinalité s'élèvent à 4 milliards environ depuis 1837.

– Il serait injuste d'établir une

comparaison complète entre les routes, chemins & les voies ferrées. Celles-ci ne peuvent remplacer ~~..~~ les moyens de communication qui les ont précédées, & qu'elles ont relégués au second rang. L'économie sur les frais de transport est bien des 3/4, par chemin de fer, (6 centimes en moyenne par t-Kmétrique au lieu de 25), mais l'~~étab~~lissem^t de la voie doit entrer en ligne de compte, et la France commence à s'apercevoir qu'une nation moins riche qu'elle pourrait se ruiner en voies ferrées. Il est vrai de dire que les chemins de fer, plus que toutes les autres voies, servent de lien aux hommes les plus différents de race & d'idées, de véhicule aux progrès de la civilisation moderne; en un mot, ils remplissent la fonction élevée que nous avons indiquée au début, après J.-B. Say.

Nous avons donné le tonnage total des Chins français (80 millions de tonnes à toutes distances – 11 milliards T Km) – Il y a eu en 1882 160 millions de voyageurs. Un ingénieur statisticien a calculé la valeur du temps gagné par ces voyageurs, en comparant la vitesse du chemin de fer à celle de l'ancienne diligence. Cela ferait, paraît-il, 270.000 années de travail effectif. En réalité, le chemin de fer, ici plus qu'ailleurs, procure non-seulement une économie, mais une possibilité.

Il est à remarquer que la recette afférente aux ~~des~~ marchandises dépasse de plus en plus celle des voyageurs – En 1853 la seconde était 1/2 de la première. Aujourd'hui c'est un tiers seulement, et le parcours moyen par tonne, est quadruple du parcours moyen des voyageurs. Les hommes ont frayé la route, ont noué des relations au dehors,

chaque fois qu'une ligne nouvelle était ouverte ; puis les affaires sont venues, & le trafic des marchandises s'est développé. — Ce développement du trafic a même été si rapide qu'il a pu faire oublier, à bien des personnes, les services que rendent encore les voies navigables, surtout à la grande industrie. Le réseau français n'est très-développé que dans la région du Nord ; mais là il a trouvé, depuis l'exploitation en grand des houillères, des éléments d'activité considérables. La grande ligne qui, par l'Oise se dirige sur Paris, est, nous l'avons dit, la plus importante du territoire ; et pourtant la construction d'un nouveau canal à grande section, du Nord sur la capitale, a été jugée urgente, par les départements intéressés, & par le gouvernement lui-même.

En effet, les marchandises encombrantes qui abondent en un pays industriel ne peuvent trouver un moyen de transport plus économique. Les chemins de fer ne paraissent pas pouvoir descendre au-dessous de 3,5 centimes la tonne, (ce sont ~~est~~ à peu près leurs frais d'exploitation). La batellerie peut se contenter de deux centimes; le touage & le halage à vapeur, possibles sur un canal à grande section, n'exigent qu'une rémunération beaucoup plus faible. D'ailleurs l'usage de la voie est gratuit depuis la loi du 1er février 1880, abolissant les droits de navigation.
Dans un pays sillonné de nombreux cours d'eau, & où les arêtes montagneuses ne dressent pas, entre les divers bassins, des obstacles infranchissables, (c'est le cas de la France) la navigation intérieure devrait être prospère. Elle devrait relier la plupart des

321

principaux centres de production & de consommation, et, par les ports maritimes, se rattacher aux principales lignes du commerce extérieur.

– Il manque pour cela au réseau français, d'abord quelques lignes complémentaires, ensuite un plan général d'approfondissement & de régularisation des voies actuelles. Dans ce but, les Chambres ont voté la loi de classement du 5 août 1879 (programme de Freycinet), qui divise les voies à améliorer ou à créer en 2 catégories (principales & secondaires), et réserve à l'État l'administration des lignes principales. Citons deux passages très-nets, & décisifs, du rapport de Mr de Freycinet (J. off. 16 janvier 1877). « Les voies navigables & les chemins de fer sont destinés, non à se supplanter, mais à se compléter ....; par

leur seule présence, les voies navigables contiennent, modèrent, la taxe des marchandises qui leur préfèrent la voie ferrée ; elles sont, pour l'exploitant du railway, un avertissement de ne pas dépasser la limite au-delà de laquelle le commerce n'hésiterait pas à sacrifier la régularité à l'économie. » L'exactitude de ces paroles est confirmée par la statistique suivante des marchandises transportées par eau ; Houilles 700 millions t Km. bois 550, minerais 120 ; céréales 95 ; métaux bruts 77, vins 56 etc — (Bulletin de statistique novembre 1878) — Observons également que ce rôle de modérateur ne peut être rempli que par des canaux indépendants des Cies de chins de fer, ou mieux encore, mis gratuitemt par l'État à la disposition de tout le monde. Le canal du Midi,

a été précisément absorbé par la Cie concurrente.

– La loi 5 août 1879 comprenait environ 10 000 km. de voies navigables à construire ou à améliorer, pour une somme de 1 milliard.x On a commencé à approfondir diverses rivières, notamment la Seine; les nouveaux canaux sont encore, pour la plupart, à l'étude.

– Néanmoins, nous pouvons ajouter aux chiffres donnés dans le §§ III, que les voies fluviales transportent environ 1/4 de tous les gros transports, & que, dans les moments où les voies ferrées, encombrées, ne peuvent suffire à la circulation, on voit des écluses, comme celle de Bougival, laisser passer 40.000 tx de marchandises en un jour (soit 100 trains bien faits de 400 tx chacun)

– Il est vrai de dire que dans les hivers rigoureux, & dans la période

x le canal coûte par Kmètr trois fois moins que la voie ferrée

du chômage estival, la voie ferrée reçoit, à son tour, tout ce qui passait par le canal. –

– Les ports maritimes sont, pour le commerce extérieur, la porte de sortie la plus commode & la plus fréquentée. Les 2/3 du commerce de la France avec l'étranger (et nécessairement tout le trafic avec les pays hors d'Europe), passent par 6 ou 7 grands ports. – Le cabotage, malgré son utilité pour la défense nationale, & les sympathies des gouvernements diminue de jour en jour, mais il a encore, dans certains de nos ports, une importance considérable. L'activité de nos grandes villes maritimes augmente rapidement, et tous les 10 ou 20 ans, il faut creuser de nouveaux bassins, ou approfondir les anciens, à Marseille, au Hâvre, à

38

Bordeaux. Rien n'atteste plus éloquemment la prospérité croissante du pays, en dépit des crises politiques, commerciales & financières. Néanmoins l'outillage des ports est très-incomplet; le programme de Mr de Freycinet leur a affecté 4 ou 500 millions.

V Comparer les diverses voies au point de vue des autorités chargées de les créer & de les classer

---

Avant d'entrer dans les détails, il convient d'observer le principe qui préside à toute la législation française en matière de travaux publics: c'est le principe de l'action prépondérante, et presque exclusive, des pouvoirs administratifs: (État, département, commune). Encore, les pouvoirs locaux sont-ils, pour les voies de

communication, comme pour tout le reste, sous la tutelle de l'État. Il n'y a rien là qui ne soit conforme à l'ensemble de la législation française : la France, est, sous tous les régimes, la nation centralisée par excellence. Dans la question qui nous occupe, elle ne se distingue pas essentiellement des autres États du continent européen. Mais les pays de race anglaise (notamt l'Angleterre & les États-Unis) ont adopté le système opposé : les travaux sont faits, (en principe), par ceux qui y ont un intérêt immédiat, ou par des entreprises particulières comme des sociétés financières. Une taxe locale ou un péage paie les frais du travail dans l'un ou l'autre cas. Adam Smith, le célèbre économiste, a défendu très vigoureusement le système anglais,

et notamment les concessions faites, moyennant péage, à des particuliers. Il y voit plusieurs avantages : on construit là où c'est utile, dans la mesure où c'est utile ; la base de la rémunération paraît équitable : c'est l'usage qu'on fait de la route, et, par suite, l'usure que l'on occasionne. (v. Richesse des nations liv I chap XI)

– Néanmoins, l'établissement des travaux publics est une des attributions de l'État les plus généralement admises par les économistes. J.-B. Say, un des adversaires les plus résolus de l'ingérence administrative, reconnaît que « si le gou-
« vernement est un mauvais pro-
« ducteur par lui-même, il peut,
« du moins, favoriser puissamment
« la production des particuliers, par
« des établissements publics bien con-
« çus, bien exécutés, et bien entretenus,
« notamment par les routes, les ponts,

« les canaux, les ports. »

— Quelque soit le mode d'exécution, il y a toujours deux formalités qui exigent l'intervention administrative : c'est l'acte de classement, et l'acte déclaratif d'utilité publique — Ils peuvent être réunis, rendus par une même autorité, ou par deux autorités différentes, mais leurs effets sont bien distincts.
Classer une route, un chemin, un canal, c'est faire entrer cette route, ou ce canal, dans la liste des travaux de même espèce, qui devront être exécutés, c'est les faire sortir des simples projets à l'étude et engager la procédure qui doit aboutir à leur exécution ; il peut arriver qu'on classe un chemin dans une catégorie, après l'avoir fait sortir d'une autre catégorie ; ici encore, le classement aura pour effet de créer l'état-civil du chemin, de lui conférer un

rang sur une certaine liste, de déterminer & de préparer les mesures à prendre à son égard. Donc, à partir du classement, la voie existe, au moins sur le papier; si elle existait déjà, elle acquiert un rang qu'elle n'avait pas.

La déclaration d'utilité publique se réfère uniquement à la protection de la propriété privée; c'est elle qui dispense l'administration, pour acquérir un immeuble, d'observer les règles du droit commun, & qui ouvre la procédure d'expropriation.

En définitive, ces 2 formalités, souvent réunies, souvent même confondues, &, dans bien des cas, assez difficiles à distinguer, sont, la première, un acte d'administration générale, la seconde un acte subordonné au premier, relatif à certaines difficultés d'exécution qu'il soulève.

En général le classement, non plus que la déclaration d'utilité publique, n'obligent pas d'entamer l'exécution de la voie, qui reste subordonnée aux ressources disponibles, & autres conditions ultérieures. C'est ainsi qu'en 1879, les Chambres ont voté les lois de classement du programme de Freycinet, avant même que les études de chaque ligne ne fussent commencées. La déclaration d'utilité publique a suivi de loin, ou n'est pas encore arrivée; l'exécution elle-même est séparée par des mois, voire des années, de la déclaration d'utilité publique.

– La loi en vigueur sur la création des grands travaux publics, est celle du 27 juillet 1870. Art 1er &
« Tous les grands travaux publics, routes
« impériales, canaux, chemins de fer,
« canalisation des rivières, bassins &
« docks, entrepris par l'État ou par
« des compagnies particulières, avec

44

« ou sans péage, avec ou sans subsid[e]
« du Trésor public, avec, ou sans alié-
« nation du domaine public, ne pour-
« ront être autorisés que par une loi
« rendue après enquête administrative
« Un décret impérial rendu en la forme
« des règlements d'administration pu-
« blique, & également précédé d'une en-
« quête, pourra autoriser l'exécution
« des canaux & chemins de fer d'em-
« branchement de moins de 20 kilomètres
« de longueur, des lacunes & rectifica-
« tions de routes impériales, des ponts,
« & de tous autres travaux de moindre
« importance. »

– Cette loi, en pratique, porte en même temps, la déclaration d'utilité publique du travail à entreprendre, mais elle a été faite au point de vue du contrôle financier des chambres; en effet l'art 1er porte qu'une loi doit créer les voies & moyens, à défaut de crédit préalablement inscrit à un des chapitres du budget.

Cette formalité, qui est exigée par des lois postérieures, de même que le contre-seing du ministre des finances, & l'avis des C^ons de finances des 2 chambres, est facilement éludée dans la pratique. Une clause de style termine ordinairement la loi : "les „ dépenses seront imputées sur les „ ressources générales du budget extraordinaire." — La loi ne pourrait pas être plus absolue, pour les travaux de l'État ; donc les routes nationales, les chemins de fer, les canaux & les ports, exigeront une loi, à moins de rentrer dans les exceptions, c-à-d. de se borner à des travaux de peu d'importance — Les ponts seront autorisés par décret en C^l d'État — Restent les voies à la charge des pouvoirs locaux (routes dép^les, chemins vicinaux des 2 1ères catégories, chemins de fer d'intérêt local & tramways) — L'art 2 de la loi du 27 juillet 1870 porte qu'il n'est rien innové, en ce qui con-

X

cerne l'autorisation & la déclaration d'utilité publique des travaux publics, à la charge des départements & des communes — Il faut se reporter au ~~décret~~ sénatusconsulte du 25 décembre 1852 (art 4); un décret suffit (quand il est nécessaire); néanmoins, par dérogation au principe, & pour surveiller des entreprises qui ont essayé plusieurs fois de sortir de leur rôle naturel, la loi du 12 juin 1880 exige une loi pour les chemins de fer d'intérêt local, même communaux — Au contraire, les tramways, ou chemins de fer sur routes, sont autorisés par décret en Cl d'Etat (l. 11 juin 1880) —

— Les principes une fois posés, voici les formalités du classement :

— Pour les routes départementales (décret 16 décemb 1811 & l. 10 mai 1838), il y avait avant le décret, une délibération du Cl général — La loi du 20 mars 1835 exige, avant le classement, une enquête d'utilité publique ; enfin les Cls d'arrondissement peuvent donner

leur avis sur le projet. Aujourd'hui (l. 10 août 1871 art 46) les Cls gaux ont le droit de classement; (pas de décret); si plusieurs département sont intéressés, il y a lieu à conférence interdépt. Le reste de la procédure subsiste. Les droits du gouvt se bornent à l'annulation de la délibération, pour violation de la loi (pour tout l'article 46) —
— En fait, il faudra presque toujours exproprier, et le gouvernemt devra intervenir (le décret de 1852), pour l'autoriser en déclarant l'utilité publique, et il y mettra telle condition qu'il voudra — Depuis la loi de 1866 sur les Cls gaux la dépense de la route n'est plus obligatoire pour le département —
— La route départementale est déclassée par le Cl gal (controversé sur la nécessité d'une enquête) — Si la route à déclasser s'étend sur 2 ou plusieurs départements, faudra-t-il, pour déclasser, l'accord des Cls gaux?

48

Une circulaire ministérielle du 9 août 1879 fait une distinction rationnelle un C. g.al peut déclasser dans son département, à condition que cela ne nuira pas au département voisin & que la communication pourra continuer, par exemple, par un chemin vicinal, remplaçant la route départementale.

– Le déclassement par voie générale (s'étendant même à toutes les ~~voies~~ routes du département), est possible d'après le silence de la loi de 1871 & la jurisprudence.

– Chemins vicinaux de grande communication. art 7. l. 21 mai 1836.

« les chemins vicinaux, peuvent, selon « leur importance, être déclarés chemins « de grande communication par le Con« seil général, sur l'avis des C. M.aux, « du C. d'arrond.t & la proposition « du préfet. » Il fixe aussi la direction du chemin, les communes qui doivent contribuer à sa construc-

tion ou à son entretien, & la largeur & les limites du chemin (art 46 l. 10 août 1871).

– Il faut remarquer que le sol du chemin vicinal (quelconque), appartient à la commune, mais que, pour les 2 1ères catégories, c'est le département qui fait les travaux. L'entretien des chemins vicinaux est obligatoire pour la commune (mais le C. gal donne des subventions). Toutefois les frais d'achat des terrains, & de l'établissement du chemin, ne rentrent pas dans les dépenses obligatoires.

– La jurisprudence décide que l'avis des C.ls m.aux doit être pris, mais qu'il ne lie pas le C.l g.al (arrêt du C.l d'Etat 31 juillet 1874). Le C.l g.al peut classer un ensemble de chemins, par ex. quand il déclasse les routes départem.les.

– Il y a 2 recours contre la décision du C.l g.al : d'abord l'annulation par le préfet, pour excès de pouvoir ou vio-

50

lation de la loi. (art 47 l. 10 août 1871)
& le recours au Cl d'Etat (l. 7-14 octo
1790).
— Il n'y aura pas de recours possible pour
simple inopportunité — Le Cl gal peut
déléguer à la Con dépale ses pouvoirs pour
le classement.
+ L'acte de classement peut être rétrac-
té tant qu'il n'y a pas eu commence-
ment d'exécution & droit acquis à
des particuliers, et même sans avis
nouveau du Cl Mal (arrêt Cl d'Etat
24 juillet 1874) — Quant au déclassemt,
il a lieu comme le classemt, par déci-
sion du Cl gal, qui est toujours pré-
cédé, en pratique, d'un avis du Cl Mal.
— Il y a 2 cas où l'exécution du chemin
ne dépend pas uniquement du Cl gal
1° le cas où le classement comme che-
min vicinal n'est que l'accessoire d'une
autre opération, à savoir le déclasse-
ment d'une route nationale.
2° le cas où l'exécution entraîne
l'occupation d'un terrain bâti.

D'après la loi du 21 mai 1836, & par dérogation au droit commun, le classement du chemin par l'autorité locale, suffisait pour exproprier, & cela, dans tous les cas. - Une loi du 8 juin 1864, exige, pour l'occupation d'un terrain bâti, l'application de la loi du 3 mai 1841, combinée avec les 5 derniers §§ de l'art 16 de la loi de 1836 (sur le petit jury). Cette loi a résolu une autre question : les rues qui prolongent les chemins vicinaux, en font partie.

– Chemins vicinaux d'intérêt commun. - Les règles précédentes s'appliqueront en général - ces chemins ont été créés par l'art 6 l. 21 mai 1836 : « lorsqu'un chemin vicinal intéressera « plusieurs communes, le préfet (aujourd'hui le Cl gal), sur l'avis des Cls « Maux, désignera les communes qui « devront concourir à sa construction « ou à son entretien, & fixera la « proportion dans laquelle chacune « d'elles y contribuera. » - Ils sont,

comme les chemins de grande c^{on},
sous l'autorité du préfet, notamment pour l'exécution des travaux,
– mais la loi du 10 mai 1838 n'exige pas l'avis du C^{l} d'arrond^{t} pour leur classement, et l'art 8 de la loi du 21 mai 1836 ne les met pas sur le même pied que la 1ère catégorie, relativement à la subvention du C^{l} g^{al}; elle ne leur est accordée qu'en des cas extraordinaires."

– Chemins de fer d'intérêt local, départementaux. – L'initiative est prise par le C^{l} g^{al}. – Il y a d'abord instruction de l'affaire par le préfet, (sur le tracé, les dépenses, le trafic probable). Cette instruction n'est que l'application de la loi du 10 août 1871 à la matière; elle est exigée pour toutes les affaires du département, et notamment pour les routes départementales, & chemins vicinaux de grande communication, à peine de violation de la loi.

– Suit une délibération du Cons. g^al qui arrête la direction du chemin de fer, le mode de construction, le traité d'exploitation, en se conformant aux clauses & conditions du cahier des charges type, sauf les dérogations apportées par la convention, & approuvées par la loi, qui déclare l'utilité publique. (l. 12 juin 1880).

– La loi est toujours nécessaire pour le classement, même s'il n'y avait pas d'expropriation à faire. On prend l'avis préalable du Cons. d'État & du Cons. g^al des ponts & chaussées.

– Quant à la délibération du Cons. g^al, elle est réglementaire en vertu de l'art. 46 de la loi du 10 août 1871 & ne peut être annulée que pour violation de la loi ou des formes (exemple ~~manque~~ absence d'instruction faite par le préfet).

– La loi peut déclarer l'utilité publique au profit de l'État, qui s'approprie ainsi la ligne. Il peut

le faire d'ailleurs, après la construction (moyennant indemnité).

— Tramways départementaux, ou de l'État. La loi du 11 juin 1880 en autorise l'établissement sur le domaine public de l'État, du département ou de la commune; mais le propriétaire de la route n'est pas nécessairement le propriétaire du tramway; en effet la concession peut être faite par l'État au département, ou à la commune, & réciproquement, & toujours avec faculté de rétrocéder à une compagnie. Après enquête, les travaux sont autorisés, & l'utilité publique déclarée (s'il y a lieu), par décret en Conseil d'État. Si la voie employée est exclusivement départementale ou communale, il faut l'assentiment du Cl. gal ou du Cl. Mal. — La loi du 11 juin 1880 entend par domaine public départemental, les routes départementales & les chemins vicinaux des 2 1ères catégories —

Ponts. nous avons parlé de l'autorisation par décret en Cl. d'Etat, des ponts à établir sur les routes nationales – Sur les routes & chemins à la charge du département, un pont sans péage peut être établi par le Cl. g.al (art 46. l. 1871); mais il faudra toujours déclaration d'utilité publique par décret en Cl. d'Etat après enquête. (l. 27 juillet 1870) – La loi du 30 juillet 1880 défend d'en construire moyennant péage, à l'avenir, sur les routes nationales & départem.les –
– Les ponts font d'ailleurs partie de la route qu'ils continuent.

– Bacs – les bacs publics sont un monopole de l'Etat (l. 6 frimaire an VII), quand ils relient 2 tronçons de routes ou de chemins – La loi du 10 août 1871 attribue au département la propriété des bacs réunissant 2 routes ou chemins à sa charge. Les autres continuent d'appartenir à l'Etat. Le ministre des

56

travaux publics autorise les bases, dresse un projet de tarif & cahier des charges qui est soumis au ministre des finances, dont l'approbation est nécessaire. Puis, il y a homologation par décret en C^d d'État

---

VI Formalités à suivre pour l'établissement des voies

Nous rangerons sous ce titre 1° les formalités secondaires à remplir après le classement (ex. complément des études). 2° la concession ou l'adjudication. 3° l'exécution en régie –

– Nous avons indiqué les enquêtes & avis préalables à l'acte de classement accompagné ou non de la déclaration d'utilité publique. Ces avis & enquêtes portent sur un avant-projet plus ou moins sommaire, mais, en général, assez peu précis, qui ne pourrait servir de base, ni à l'adjudication.

× en vue de l'

l'expropriation, dont nous parlerons plus loin (§§ VIII, modifications au régime de la propriété), ni aux formalités d'exécution dont il est ici question. Il est donc nécessaire que l'administration compétente, (les ponts et chaussées, ou les agents-voyers), fassent une étude complémentaire sur la direction exacte, le nivellement, le devis des dépenses, les matériaux à fournir, etc — Quand ces études sont terminées, le plan parcellaire peut être dressé et servir aux formalités de l'expropriation. Quand l'expropriation est faite, le plan, le devis, le cahier des charges des travaux tout cela sert à l'adjudication. En effet, l'administration française n'exécute, par elle-même (travaux en régie), que des ouvrages de peu d'importance (le chiffre, qui a varié souvent, est de quelques dizaines de mille francs) - On re

58

cours à l'industrie privée pour l'exécution matérielle du projet ; la surveillance au point de vue technique, et le contrôle pendant la durée même des travaux, étant toujours dans les mains des ponts-et-chaussées. Au point de vue financier, l'entrepreneur est aussi très à l'étroit. L'entreprise à forfait ~~n'est~~ autorisée ~~qu~~ en des cas très-rares. La qualité des matériaux est prévue dans les devis ; des séries de prix leur sont annexées ; elles donnent l'estimation, pour chaque catégorie, avec la quantité probable de travail à exécuter, ou de matériaux à fournir. Le bénéfice de l'adjudicataire résulte uniquement de l'économie qu'il peut faire sur le série officielle des prix.

Quand le ministre a donner l'ordre de procéder à l'exécution, & d'engager la dépense sur ~~tel~~

un crédit ouvert à tel article, tel chapitre du budget, on prend possession du terrain, par l'expropriation, & on procède à l'adjudication des travaux.

Il existe, au ministère des travaux publics, un cahier des charges type, qui détaille les rapports de l'adjudicataire avec l'admin^on^; nous venons d'indiquer quelques-unes de ces conditions; d'autres ont trait au mode de paiement (par acomptes), à la réception des travaux, aux cas de résiliation, ou de continuation^x^ des travaux par l'admin^on^ au compte de l'adjudicataire, (mise en régie).

Cette dernière clause vise le cas où l'adjudicataire n'exécuterait pas les travaux conformément aux ordres de l'administration; son application ruine généralem^t^ l'entrepreneur. Les devis n'empêchent pas l'administration de modifier

x ce n'est qu'un des cas de déchéance.

le plan du travail en cours d'exécution; mais l'adjudicataire a droit à la résiliation, si, pour ce motif ou pour un autre, le chiffre des dépenses s'éloigne, en plus ou en moins, du chiffre annoncé dans une proportion considérable.x
– Le cahier des charges type, qui a été arrêté, une fois pour toutes, par le ministre des travaux publics, est une convention tacite entre l'admin. & l'adjudicataire; il faut s'y reporter toutes les fois que le cahier des charges spécial n'y déroge pas.
– Voici maintenant les formalités principales de l'adjudication:
– La loi du 31 juin 1833, & l'ordonnance du 4 décembre 1836 prescrivent la concurrence, (limitée par des conditions de capacité & de solvabilité), et la publicité. – Un mois à l'avance on annonce par des affiches, le lieu le jour & l'heure, le lieu où le cahier des charges est mis à la dis

x 1/3 en plus ou en moins

[l'adjudicat.on]

position des intéressés. ~~Elle~~ a lieu au rabais, par soumission cachetée remise en séance publique, (sous un double pli). Le 1er pli contient les certificats de capacité, & un récépissé du cautionnement, qu'on a dû verser d'avance; le second contient les offres de rabais.

Le préfet, qui préside (assisté de l'ingén.r & d'un représentant du trésor, etc) prononce le résultat & approuve l'adjudication (q.quefois le ministre). Les réclamations sont portées au C.l d'État au contentieux

– Quant aux difficultés d'exécution & d'interprétation du contrat d'adjudication, elles sont réglées par les C.ls de préfecture, comme [pour tous] marchés de travaux publics.

– L'acte d'adjudication (procès-verbal constatant le contrat) permet à l'État de prendre hypothèque g.ale sur les biens de l'entrepreneur (c'est un acte authentique). –

62

— Nous venons de décrire le système de l'exécution directe des travaux par l'État ; l'adjudicataire disparaît après la réception des travaux, et la voie de communication est mise par les ingénieurs de l'État à la disposition du public, avec ou sans cérémonial d'ouverture. Cela s'observe pour les routes & chemins de toute classe, pour les canaux, dont la concession ~~a~~ n'a plus lieu, en fait bien que la loi du 5 août 1879 (classement des voies navigables du programme de Freycinet), autorise la concession des voies secondaires ; de même les travaux des ports sont exécutés par les ingénieurs de l'État, avec ou sans subvention des villes maritimes & des chambres de commerce, qui peuvent être autorisées à percevoir des taxes de tonnage ou de quai, pour se rembourser ~~de~~ leurs avances.
Restent 3 catégories de voies, dont

l'établissement a lieu, au moins jusqu'à présent, ordinairement par voie de concession : les chemins de fer d'intérêt gal, les chemins de fer d'intérêt local, les tramways.

– Le contrat de concession, est un contrat spécial qui a pour effet de substituer le concessionnaire à tous les droits & à toutes les obligations de l'Etat (ou du départemt), pour les travaux à faire.

– C'est ainsi que l'expropriation est poursuivie par le concessionnaire, qui paie les indemnités, qui règle les dommages causés, qui exécute les travaux à ses frais, et comme il l'entend, tout en se conformant aux conditions du cahier des charges, & notamment à l'obligation de faire „recevoir" les travaux par les ingénieurs de l'Etat –

– L'exploitation de la voie, moyennant péage, rémunère le concessre, qui en possède tout le domaine

utile

sans en devenir plein-propriétaire à l'expiration de la concession, qui dure 99 ans au plus, (sauf prolongation), le nu-propriétaire (c.à.d. l'Etat ou le dépt.) reprennent possession de leur domaine & des travaux qu'on y a faits.

– L'ordonnance du 4 décembre 1836 ne s'appliquant pas, la concession peut être faite de gré à gré ou par adjudication – Les travaux étant déjà autorisés, l'acte est passé par le représentant de l'Etat ou du dépt. (le ministre ou le préfet).×

– L'adminon n'a que la surveillance générale des travaux; (peu effective); en revanche, le concessionnaire ne peut pas demander compte à l'admin même des cas de force majeure.

– Le concessre doit entretenir les travaux en bon état, pendant toute la durée de la concession, sinon on pourrait y pourvoir à ses frais – D'ailleurs des cas de déchéance sont prévus,

× sans préjudice de l'approbation nécessaire à l'acte de concession lui-même (un décret en Cd d'Etat).

et l'administration le prononce elle même (comme pour les adjudications), au moins en principe - On ouvre alors une adjudication sur la mise à prix des travaux déjà faits, ou des matériaux d'approvisionnem^t^. Le nouveau preneur est soumis aux mêmes charges que l'ancien, et lui paye le prix d'adjudication - Mais le cautionnement de celui-ci reste acquis à l'Etat.

– Outre le terme fixé, la plupart des cahiers des charges stipulent la faculté de rachat pour le concédant; mais la mort du concess^re^ ne met jamais fin à la concession -

– Il ne faut pas croire que l'autorité aliène entièrement sa liberté; car l'établissem^t^ d'une ligne concurrente a été jugé possible, (à défaut ~~de~~ d'engagement spécial).

– La compétence pour les difficultés survenues entre l'admin^on^ & le concess^re^ est encore celle du C^d^ de

préfecture (l. 28 pluviôse an VIII), dans le ressort duquel existe la tête de ligne. Mais l'interprétation du cahier des charges, et, bien entendu les réclamations des tiers relatives aux tarifs de péage, sont de la compétence judiciaire –

– Chemins de fer d'intérêt génal.
Ils demandent quelques observations particulières – D'abord, ils donnent lieu quelquefois, depuis 1875, à un contrat spécial où la Cie se charge de la superstructure & de l'exploitation, ou bien de l'exploitation seule (ex. l. 14 juin 1878, l. 1er août 1879, l. 30 juillet 1880) – en ce dernier cas, les travaux sont faits par l'État, à l'adjudication, comme pour les routes, les canaux & les ports
– Quand il y a concession, c'est toujours à une Cie industrielle et on détermine souvent un rapport entre le capital-actions de cette société et le chiffre d'obligations qu'elle

pourra émettre, pour l'exécution & l'exploitation; elles sont réglées d'abord par un cahier général des charges, arrêté par le ministère des travaux publics, & par l'acte de concession. Le rachat a lieu après 15 ans seulement; l'État doit payer une annuité égale à la moyenne des recettes des 5 années les plus fortes entre les 7 dernières. Le cahier des charges, fixe sur une base Kmétrique pour les voyageurs & pour 4 catégories d'objets le maximum du tarif. L'application des tarifs est faite par les Cies avec l'homologation du ministre; les modifications doivent être portées 1 mois à l'avance à la connaissance du public. Certains services publics ont droit à la gratuité ou à une réduction dans les tarifs (ex. postes voitures cellulaires, corps de troupes). — La voie restant une voie publique, le transport des voyageurs & des marchandises, ne peut être refusé,

s'ils payent, bien entendu. (art 50 de l'ordce de 1846 sur les chins de fer); mais le domaine utile appartenant à la Cie l'impôt foncier est payé pour la voie, le terrain étant considé comme la meilleure terre labourable le droit de mainmorte n'est pas dû
- Les concessions contiennent de nombreuses obligations portant sur la construction & l'~~oblig~~ exploitation techniques. Les inspecteurs (ingénieurs de l'Etat) en surveillent l'exécution, au point de vue industriel & commerciale. Toute gare importante a son Cre de surveillance admintre, agent de l'Et qui reçoit les réclamations des particuliers.
- Chemins de fer d'intérêt local.
Après la loi d'autorisation, le Cl gal fixe les questions secondaires non encore prévues (emplacemt des gares, direction précise), sur la proposition du préfet, & l'avis de l'ingénieur en chef. (art 3 l. 12 juin 1880) - Le ministre des tra-

vaux publics peut exiger une 2e délibération. S'il y a deux départements en désaccord, le ministre statue définitivement. Le département pourrait exploiter lui-même, en fait, il concède toujours. L'acte de concession & les tarifs sont homologués par le ministre, s'il y a 2 départements intéressés, sinon par le préfet.
– La loi du 11 juin 1880 dispose 1° qu'à toute époque il pourra être accordé des concessions nouvelles, même en concurrence à la 1ère, et en principe sans que celle-ci ait droit à une indemnité. (art 8). L'art 6 réserve le droit d'autoriser les embranchements ou prolongements de la ligne concédée.
– Tramways. Un cahier des charges général est annexé au règlement d'admin.on publique du 18 mai 1881. Il y a un cahier des charges particulier à chaque concession, annexé au projet d'exécution, qui est approuvé par le ministre des travaux publics pour l'État, & par le Cl gal pour le

département. S'il y a lieu d'exproprier on appliquera l'art 16 l. 21 mai 1836, combiné avec la loi du 8 juin 1864).

– Il y a un maximum de tarif, les tarifs appliqués sont homologués par le ministre ou le préfet. La remise de la voie en l'état primitif, à la fin de la concession, peut être exigé.

– Travaux en régie. C'est un 3e mode d'exécution des travaux, distinct de l'adjudication & de la concession, mais peu employé, car il donne peu de garanties non pour la bonne exécution des travaux, mais surtout pour l'économie sur les dépenses – Dans la régie simple, l'État traite directement avec des ~~entre~~ ouvriers, un employé reçoit une avance pour les payer, ainsi que les matériaux; au bout d'un certain délai, il doit remettre les pièces justificatives de la dépense au trésorier-payeur général.

– La régie simple n'est possible que pour des travaux de quelques milliers de francs, ou dans le cas où

l'adjudication est restée sans résultat.
– Dans la régie intéressée, les travaux sont dirigés par un entrepreneur, qui est payé de ses avances par un intérêt, et qui reçoit une indemnité pour la location de ses outils & machines.
– La régie intéressée s'emploie accessoirement à une entreprise ordinaire, & pour des ouvrages dont on n'a pas pu calculer d'avance l'importance & les frais de revient. Exemp.: l'épuisement des eaux dans une fouille de terrains.

III. Ressources affectées aux diverses voies.

– Rien de plus simple pour les travaux exécutés directement pour l'État, (& non concédés), c.à.dire, les routes natˡᵉˢ, les canaux, les ports, & souvent aussi depuis quelques années, les chemins de fer. Un crédit est ouvert par la loi de budget, aujourd'hui c'est au

budget sur ressources extraordinaires, ministère des travaux publics; sur le chapitre spécial, le ministre fait une délégation, ou une ordonnance directe, selon le cas; elle est visée par le ministère des finances et par le contrôle, payée par les trésoriers payeurs généraux ou le caissier payeur central. En un mot, la dépense va se fondre dans la masse générale des dépenses de l'État, qui est alimentée par l'ensemble de ses recettes.

– Il en est autrement pour la voirie locale, parceque le budget dép^al^, comme le budget communal et moins que lui, est soumis à une spécialité, plus ou moins étroite, des recettes, & des dépenses; quant aux travaux concédés, ils se font, bien entendu, aux frais du concessionnaire, mais il existe, le plus souvent, un régime de subventions dont nous indiquerons les lignes générales.

– Enfin, même pour la première catégo

rie, c.à.d. pour les travaux de l'État, des subventions des départements ou des villes intéressées peuvent y contribuer dans une certaine mesure; mais elles sont purement facultatives, & rien n'en règle l'importance. Quand un ensemble de travaux a été promis au pays, et c'est le cas aujourd'hui, les localités qui cherchent à être desservies le plus tôt possible, font des avances à l'État pour obtenir une exécution rapide. La subvention est débattue de gré à gré. Cela se voit pour les chemins de fer & les ports. Mais il y a aussi pour les ports, des travaux entrepris sur l'initiative des villes & des Chambres de commerce, sur leurs fonds, & moyennant une taxe qu'elles sont autorisées à percevoir.

— Routes départementales. Les dépenses y afférentes, y compris les indemnités payées aux ingénieurs, ou agents-voyers, & les frais de poursuite

contre les contraventions de grande voirie forment le IIIe sous-chapitre du budget des dépenses du dép^t. (on sait que ces budgets sont tous copiés sur un même modèle, divisés en sous-chapitres, dont la tête de chapitre se trouve au budget de l'Etat sur ressources spéciales. Ces dépenses ne sont pas obligatoires, toutes celles de cette nature étant contenues dans le 1er sous chapitre. Le budget départemental est d'ailleurs voté par article, et c'est dans les limites de l'article que le préfet peut ordonnancer.

– Quant aux recettes, ce sont d'abord les recettes ordinaires du département, soit les 25 centimes au maximum sur les 2 1res contributions et 1 26e sur les 4. (loi de finances annuelle); plus les produits éventuels, revenus, & subventions diverses. Dans les produits éventuels, il faut mentionner le produit de droits de péage (ex. les bacs & bateaux reliant 2 tronçons de routes à la charge du département. La loi du 14 floréal an X autorise aussi la perception de

péages sur des routes, pour subvenir aux frais des rectifications, mais c'est très-rare — Il y a encore la taxe d'arrosage (pour les parties de route traversant les villes, et les amendes pour contraventions de voirie sur les routes départementales (l. 30 mai 1851) — Le budget extraordinaire du dép[t] pourrait comprendre 12 centimes (loi de finances annuelle); c'est le maximum à défaut d'autorisation par une loi spéciale; mais il n'y a là rien de spécial aux routes.

— Le service des routes est fait par le corps choisi par le C[l] g[al] (ingénieurs ou agents-voyers). Un petit nombre de dép[ts] ont confié ce service à des agents voyers — le C[l] g[al] fixe leur rémunération.

— **Chemins vicinaux des 2 1ères catégories.**

Les ressources sont de nature diverse. Le département perçoit d'abord 7 centimes sur les 4 contributions d[tes]; ces centimes sont applicables à tous les chemins, mais, en fait, ils sont con-

7 6

sacrés uniquement aux 2 1ères catégories de chemins - Malgré leur nom, il n'y a pas, pour le Cons gal, une obligation stricte de les employer à leur objet; c'est là le voeu de la loi, mais il n'existe pas de sanction; il en est de même pour les produits éventuels spéciaux que nous avons indiqués; en fait, on se conforme à leur destination légale à moins qu'on n'ait un excédent sur les ~~recettes~~ dépenses spéciales correspondantes. Alors le dépt est même invité par la loi à reverser les excédents des centimes spéciaux sur les autres dépenses; autrement il ne peut prendre part à la subvention annuelle de 4 millions (anc fonds commun).

- Les contingents des communes sont prévus par l'art 6 de la loi 21 mai 1836 (chemins d'intérêt commun), et par l'a 8 (chemins de gde Com) - La loi de 18 ne plaçait qu'au second rang le concours financier du départemt (sous le nom de subventions) - C'est le (

qui fixe le ~~subven~~ contingent à fournir (l. 10 août 1871) – Il décide souverainement du degré d'utilité que le chemin présente pour la commune ; mais s'il ne lui était d'aucune utilité, le Cil gal ne pourrait rien lui demander (arrêt du Cil d'État du 14 février 1873). – Les contingents des communes ~~peu~~ peuvent aller jusqu'aux 2/3 de leurs recettes spéciales & 2/3 de leurs prestations (exclusivemt) – En ce sens, un arrêt du Cil d'État du 28 9bre 1873.

– Quelles sont donc les recettes spéciales des communes ? Ce sont les 3 journées de prestations, et, en même temps, 5 centimes additionnels aux contributions, le tout obligatoire ; (la 4e journée ou les centimes extraordres, sont pour les vicinaux ordinaires) –

– Ces ressources sont donc votées par le Cil Mal, sinon, imposées d'office par le préfet – La prestation est due : 1° par tout habitant mâle, ~~i~~ valide

78

porté au rôle d'une des 4 contribut. directes âgé de 18 à 60 ans – 2° pour tout parent ou serviteur attaché à la ferme ou à l'établissemt, mâle valide, âgé de 18 à 60 ans. 3° par bête de trait, de selle ou de somme, et voiture attelée au service de la personne & de l'établissemt. Cette taxe est due là où on a son principal établt; elle est recouvrée par le rôle des contribons dtes, d'après une matrice dressée par le contrôleur assisté du maire & des répartiteurs. Le taux de la conversion en argent est fixé, pour tout le départemt, par le Cl gal; le préfet fixe le délai pour opter, à défaut d'option, on doit la taxe en argent. On voit que, malgré l'évaluation première en journées de travail, la taxe est une taxe pécuniaire le paiement en nature étant seulemt « in facultate solutionis. » Le préfet peut convertir les journées de travail en une tâche déterminée – (par un arrêté d'ensemble) – mais on pourra opter entre la tâche & les journées –

Les contingents des communes sont versés par le receveur m^al. à la caisse du trésorier-payeur général, sur laquelle le préfet ordonnance toutes les dépenses de routes & chemins départementaux. Les prestations en nature sont appliquées aux chemins d'après la délibération du C^l g^al. par arrêté du préfet.

– Des souscriptions particulières peuvent être offertes dans le but de hâter l'exécution d'un travail, ou d'améliorer l'entretien. – L'offre est acceptée par le préfet, versée au trésorier-payeur général ; les difficultés sont réglées par le C^l de préfecture ; (jurisprudence). – ces souscriptions émanent parfois aussi de communes indirectement intéressées –

– L'art 14 de la loi du 21 mai 1836 permet de demander des subventions à des industriels pour dégradation extraordinaire d'un ~~chemin~~ vicinal entretenu en bon état de viabilité –

c'est pour profiter de ces subventions que 16 dép^ts et notamment les dép^ts industriels du Nord ont déclassé [illegible] des routes départementales.

Cette dérogation au principe que l'usage des routes & chemins, en France, est absolument gratuit, exige 3 conditions : 1° que le dommage soit causé par une entreprise industrielle 2° qu'il soit extraordinaire (il est constaté contradictoirement, soit à la cessation du dommage, soit à la fin de l'année, par des experts); 3° que le chemin soit bien entretenu par l'administration. Chaque année un tableau constatant l'état des chemins est affiché dans la commune. C'est alors que l'industriel doit contester le bon état du chemin. En principe, la taxe est due par l'entrepreneur permanent, locataire ou fermier, et non par le propriétaire qui n'exploite pas lui-même. Le préfet la réclame, le C. de préfecture la règle après expertise. Elle est toujours acquittable en nature, & la conversion en argent s'opère sur la base des prestations. L'indemnité est réglée, chaque année, par le C. de

préfecture, mais un abonnement est possible; il est réglé, d'après la loi du 10 août 1871, par le C^{on} départemental.
– Il y a enfin deux ressources spéciales de faible importance : 1° le produit des bacs et bateaux reliant deux chemins de gr^{de} communication ou d'intérêt commun (comme pour les routes dép^{les}), et 2° le produit des amendes pour contraventions de voirie sur les chemins de gr^{de} C^{on} qui, seuls, sont soumis à la police du roulage l. 30 mai 1851.
– Toutes ces ressources suffisent, en temps ordinaire, à l'entretien des chemins vicinaux, mais, pour l'extension et l'amélioration du réseau, leur insuffisance était démontrée. Or, les communes supportent déjà des charges très-lourdes, leur budget s'accroît encore plus vite que celui de l'Etat, et il eût été difficile d'exiger d'elles, de plus grands sacrifices pour la voirie. Aussi la loi du 11 juillet 1868 leur vint-elle en aide

82

en organisant le concours financier de l'Etat. Des subventions étaient promises, à certaines conditions, aux communes & aux départements, mais, comme elles n'auraient pas suffi, l'Etat se faisait, pour cet objet particulier le banquier des communes pauvres & des dépts obérés, en créant une Caisse des chemins vicinaux, prêtant à long terme (30 ans) & à intérêt faible. (4 % amortissement compris) – Les subventions & les ressources de la Caisse étant épuisées, les lois du 10 avril 1879 & du 12 mars 1880 (complétées par un règlemt d'adminon publique du 13 juin 1880), ont mis de nouveaux millions au service de la voirie, & ont réorganisé le système ; par la loi de 1879, la Caisse des chins vicinaux a reçu 300 millions, payables, par le trésor, à partir de 1879, en 12 annuités – Sur ces 300 millions, 200 devaient servir à achever les chemins de grande communication & d'intérêt commun clas-

x gérée par la Caisse des dépôts & consignations, dont les T. P. G. sont les représentants en province

sés au moment de la loi, et les vicinaux ordinaires compris dans le réseau subventionné de la loi de 1868. Tous les départements peuvent emprunter pour les chins de grde con & d'intérêt cun.

– La loi du 12 mars 1880 allouait une subvention de 80 millions pour les dépts & les communes; ils devaient être employés à l'achèvement des opérations engagées par la loi de 1868, &, pour le surplus, à la création de chemins déterminés. Les départements, (et communes), qui consacrent à leur vicinalité toutes leurs ressources spéciales participent seuls à la subvention. Pour les chins de grde con, les dépts devaient commencer par appliquer les excédents de leurs ressources ordinaires, les ressources spéciales, et les subventions de l'Etat (qui ont dû être employées dans l'année même); si tout cela ne suffit pas, le département emprunte à la Caisse des chins vicinaux. Le système de répartition consistait à donner aux

une somme
départements d'autant plus forte qu'ils dépensaient davantage, et qu'ils étaient plus pauvres. L'excédent des dépenses sur les ressources (excédent des recettes ordres & toutes les recettes spéciales), était couvert jusqu'à concurrence de 10 % pour les dépts riches, et jusqu'à 50 % pour les plus pauvres, par la subvention de l'Etat.

Chemins de fer d'intérêt local (Dép.a). En fait, ces chemins de fer sont tous concédés, bien que l'exploitation, par le départemt lui-même soit licite – Mais il peut y avoir une subvention de l'Etat pour insuffisance de recettes (l. 11 juin 1880, art. 13), à la condition qu'une subvention au moins équivalente sera payée par le dépt ou par la commune, avec ou sans le concours des intéressés. Les ressources créées par la loi du 21 mai 1836 peuvent être appliquées à ces chemins de fer, par les communes qui ont assuré l'exécution de leur réseau subven-

tionné, & l'entretien de tous leurs chemins vicinaux classés (art 12) – La subvention de l'État est calculée d'une manière assez compliquée – Elle ne peut élever la recette brute au-dessus de 10500 fr, le kilomètre si le chemin est à voie large, et 8500 s'il est à voie étroite, ni attribuer, au capital de premier étabt, plus de 5% par an. (art 13) – La charge annuelle imposée au Trésor ne peut dépasser 400.000 fr pour un même dépt.

Tramways – Ils sont exemptés de la taxe des prestations pour les voitures & bêtes de trait qu'ils emploient; l'État peut donner une subvention à ceux qui transportent à la fois des marchandises & des voyageurs, en cas d'insuffisance des recettes & lorsque le dépt ou la commune consentira à faire un sacrifice au moins égal. La subvention est calculée d'une manière analogue à celle des chemins de fer d'intérêt local, – En aucun cas, la subvention de l'État ne pourra élever la recette brute au-de-

sus de 6500 fr. ni l'intérêt du capital de 1er établissement au-dessus de 5 % par an.

<u>Chemins de fer d'intérêt général.</u>

On ne concède guère de lignes à construire depuis que le mode d'exécution du 3e réseau se discute & ne se résout pas. Mais 4 des 6 grandes Cies (sauf le Nord, & le Paris-Lyon-M. sauf q.ques lignes), d'autre part presque toutes les Cies secondaires de France & d'Algérie vivent sous le régime de la subvention d'intérêts, sur tout ou partie de leur réseau, combiné avec le régime du déversoir. Pour les 4 grandes Cies, voici comment on gère: on prend sur les recettes 1° le revenu réservé au capital ancien 2° le revenu garanti aux obligations émises pour la construction du 2e réseau, 3° les dépenses d'exploitation, & l'État couvre l'insuffisance. Les conventions avec les petites Cies varient beaucoup, mais reposent aussi sur la garantie d'intérêts dans une certaine limite

Quant aux lignes que l'on construit actuellement, ou bien l'Etat en confie l'exploitation à la "Cie des chemins de fers de l'Etat", ou bien il fait marché avec les grandes Cies pour l'exploitation, suivant le régime de la régie cointéressée.

VIII Des modifications apportées au régime de la propriété, dans l'intérêt des voies de communication

---

– Nos lois imposent, dans l'intérêt de la voie, des charges diverses à la propriété riveraine. Ces dispositions, généralement relatives à des servitudes, sont spéciales aux voies de communication, ou à certaines de ces voies. – En outre, les routes de terre, de fer, & d'eau & les ports, en leur qualité de travaux publics, donnent lieu d'appliquer la législation générale de cette matière, et notamment, les restric-

88

tions qu'elle impose au droit de propriété. Les voies de communication constituent, en réalité, les plus importants de nos travaux publics, et ce n'est pas sortir du sujet que de résumer les grandes lignes d'une législation qui a été principalement faite pour elles.

– Observons d'abord qu'elles sont inaliénables et imprescriptibles, comme le domaine public dont elles font partie.

– Comment entrent-elles dans le domaine public? par l'expropriation.

– L'expropriation est autorisée par la loi ou le décret en Cᵉ d'État qui déclare l'utilité publique. (l. 3 mai 1841, sénatus-consulte du 25 décemb 1852 art 4 – l. 27 juillet 1870). La déclaration d'utilité publique est précédée d'une enquête générale sur la question d'utilité du travail, et suivie d'une enquête spéciale, sur la nécessité d'exproprier telle ou telle parcelle de terrain. Celle-ci a pour base le plan parcellaire des propriétés à occuper.

Le préfet, en Cl. de préfecture, rend un arrêté de cessibilité, qui est notifié au tribal. de 1re instance de l'arrondt. Celui-ci rend le jugement d'expropriation, qui fait passer le bien dans le domaine publicx, même avant transcription — Il donne acte aux parties de l'acceptation, par elles consentie, des offres de l'adminon, & nomme un magistrat directeur du jury. C'est un jury de propriétaires qui règle l'indemnité, dans le cas où les offres de l'adminon n'ont pas été acceptées par les particuliers.

— Le décret déclaratif d'utilité publique & l'arrêté préfectoral de cessibilité peuvent être attaqués pour excès de pouvoir, tant que le jugement du tribunal, prononçant l'expropriation, n'est pas devenu irrévocable (arrêt Cl. d'État, 13 février 1874).

— Quant au jugemt. d'expropriation, il ne peut être attaqué que par la voie du recours en cassation & seulement pour excès de pouvoir, incompétence ou vices de forme du jugement. — Mais les vices

x l'indemnité est seulemt. préalable à la dépossession : le propriétaire a un droit de rétention jusqu'au paiement

9D

de forme sont fréquents, presque toutes les formalités étant substantielles.

– L'administration peut être forcée d'exproprier dans l'année de l'arrêté préfectoral de cessibilité.

× – L'expropriation totale d'un immeuble peut être demandée par le propriétaire, dans le délai d'acceptation des offres de l'Admon (soit 15 jours ou 1 mois du jugement). – L'expropriation du dessous, pour la construction d'un tunnel, ne permet pas de requérir l'expropriation de la superficie (C Cassation).

— Urgence pour travaux civils – On a dû prévoir le moyen d'éviter les formalités très longues qui précèdent, dans la procédure ordinaire de l'expropriation, l'envoi en possession des terrains au profit de l'Administration. Un décret déclare l'urgence du travail à exécuter. L'admion assigne le propriétaire devant le tribunal de 1ère instance qui fixe une indemnité provisionnelle. Le juge envoie l'admion en possession, sur le vu du procès-

× on peut exproprier les biens des dépts ou des communes –

verbal de consignation de l'indemnité. — Cette procédure expéditive[x] ne s'applique pas à l'occupation des terrains bâtis. — *Occupation illégale*. Il pourrait arriver surtout dans le cas d'urgence, que l'admin^on^ voulût occuper le terrain munie d'une autorisation insuffisante. — Le propriétaire a le droit d'expulser les ouvriers. Le C^el^ d'État, depuis 1853, admet que le tribunal peut ordonner la discontinuation des travaux, mais non leur suppression, et accorder des dommages & intérêts. — Ordinairement, pour arrêter les travaux, ou en faire modifier l'exécution, on s'adresse au juge des référés. — *Dommages de travaux publics*. L'expropriation est la dérogation la plus grave, mais non la seule au droit de propriété. — Les travaux publics peuvent causer à un propriétaire des dommages permanents, qui, en fait, seront parfois assez difficiles à distinguer du cas d'expropriation; ex: si les travaux ont eu pour résultat de noyer entièrement votre champ,

x elle ne dispense pas des formalités ordinaires, qui

& d'en rendre ainsi l'exploitation impossible. — La jurisprudence exige, pour qu'il y ait expropriation, la prise de possession effective, par l'admin^on, pour un temps indéfini ; une diminution de jouissance, ou même une perte complète, ne constituent, sans cela, qu'un dommage ou permanent, ou temporaire.

— Par dérogation au droit commun, les dommages causés par les travaux publics sont appréciés par le C^l de préfecture[x] ; l'indemnité n'est pas préalable. (l. 16 7bre 1807). —

— Le dommage doit être illicite (damnum injusté datum), & causé par le fait ou la faute de l'Admin^on. — Il doit être actuel, & non éventuel (autrefois, on disait direct & matériel).

— Si l'État, ou le dép^t, fait les travaux en régie, c'est lui qui doit l'indemnité ; s'il y a concession, c'est le concessionnaire ; s'il n'y a qu'un entrepreneur, l'État paye les dommages qui proviennent des travaux eux-mêmes, &

x en appel le C^l d'État

l'entrepreneur, ceux qui sont attribués à la mauvaise disposition des travaux. La jurisprudence refuse d'appliquer à l'État l'art 1384 du C civil, c'est-à-dire de le rendre responsable des faits & gestes de ses préposés. Elle exige une faute de l'admin^{on} (ex. défaut de surveillance des ingénieurs). Mais l'art 1384 s'applique parfaitement aux entrepreneurs, vis-à-vis de leurs sous-traitants.
– Sur l'étendue de la compétence du C^{l} de préfecture la jurisprudence a plusieurs fois varié – Aujourd'hui, depuis un arrêt du 26 décemb 1873, affaire Lambert, elle s'étend même aux dommages causés aux personnes, y compris le cas d'homicide par imprudence.
– Pour les dommages causés à la propriété, la jurisprudence appliquant l'art 54 de la loi du 16 7bre 1807, compense l'indemnité avec la plus-value résultant, pour le terrain, des travaux accomplis.
– Hors le cas de dommage, le principe

d'une indemnité de plus-value exigible des propriétaires, est posé par l'art 30 de la loi de 1807. Il vise tous les travaux publics généraux, départementaux ou communaux ordonnés ou approuvés par le gouvt.- Si la propriété privée a acquis une notable augmentation de valeur, elle peut être chargée de payer une indemnité qui pourra s'élever jusqu'à la moitié de la plus-value. Le tout sera réglé par une Con (aujourd'hui ce serait le Cl de préfecture) - Il y a enquête & double expertise. On peut payer l'indemnité en argent, ou en rente au taux de 4%, ou en délaissant partie de l'immeuble, s'il est divisible, ou même le tout, sur l'estimation de sa valeur, antérieure aux travaux.
Cet article est rarement appliqué. Il ne faut pas confondre le cas qu'il prévoit avec la plus-value particulière à l'immeuble exproprié, prévue par la loi du 3 mai 1841, & qui est seulement exigible par compensation, & jusqu'à con

currence de l'indemnité d'expropriation
<u>Occupation temporaire</u> - Cette faculté donnée à l'admin^{on} par la loi du 16 7bre 1807, ne doit pas être confondue avec l'occupation hâtive, en cas d'urgence, d'un immeuble à exproprier (v. plus haut). - Celle-ci est essentiellem^t temporaire ; si, en fait, on n'en prévoit pas la fin, le propriétaire ~~doit~~ peut adresser une requête au tribunal à l'effet de faire nommer un magistrat-directeur, qui convoque le jury. (art 14 l. 3 mai 1841).
L'autorisation est donnée à l'Administration par le préfet ; elle oblige le propriétaire à ne pas s'opposer à l'exécution du travail (art 438. C Pénal). - Le Conseil de préfecture règle l'indemnité - L'acte qui a autorisé l'occupation, peut être déféré au C^d d'Etat, pour excès de pouvoir, même si l'admin^{on} avoue, qu'en fait, l'occupation doit avoir une durée illimitée -
<u>Fouilles & extraction de matériaux</u> -
Deux arrêts du Conseil du Roi du

96

7 septemb ~~17~~ 1755 & du 20 mars 1780 permettent aux Ponts-&-chaussées d'entrer dans les propriétés, & d'y extraire les matériaux nécessaires à l'exécution des travaux publics, sauf indemnité, bien entendu. — Le Code rural, la loi du 28 pluviôse an VIII, celle du 16 7bre 1807, art 650 du C. civil, &, en ce qui concerne les chemins de fer, la loi de 1845, maintiennent & confirment ces arrêts. L'arrêt de 1780 exempte de cette servitude les habitations, & les champs y attenant, pourvu qu'ils soient clos, & la jurisprudence admet qu'on peut se clore, même après l'arrêté préfectoral. — Toute autre propriété peut être déterminée, pour l'exercice de cette servitude par l'arrêté préfectoral d'autorisation. Les agents de l'admon, les concessionnaires & les entrepreneurs, y ont un droit égal, mais seulement dans l'intérêt du travail public dont ils sont chargés. — La jurisprudence (arrêt Cl d'État 9 mai 1867) admet que le simple fournisseur de matériaux

~~y~~ peut en user.
Dans tous les cas, l'arrêté préfectoral doit être notifié 10 jours à l'avance à l'intéressé (décret du 1er février 1868); une expertise constate l'état du terrain avant & après les fouilles; puis il y a un arrangemt à l'amiable, sinon le Cl de préfecture règle l'indemnité. Si la carrière n'était pas exploitée, l'indemnité se calcule ~~sur~~ d'après la surface de terrain enlevée à la culture, ce qui est peu équitable, car les matériaux enlevés ne sont pas payés. Si la carrière était déjà exploitée, on paye la quantité de matériaux extraits, mais non pour les terrains servant d'accès. Une jurisprudence favorable à la propriété admet qu'il y a exploitation, dès que le propriétaire à l'intention d'ouvrir la carrière, ou qu'il n'en a pas fait absolument abandon, par la remise du terrain en culture.
— La jurisprudence admet, depuis 1864 le recours au Cl d'Etat, pour excès de

98

pouvoir, contre les arrêtés des préfets portant sur une propriété exempte de la servitude.

– Le Conseil de préfecture ou le Cl. d'État peuvent ordonner la suspension des travaux (arrêt Cl. d'État 3 mai 1866). – Le Cl. de préfecture juge la demande d'exemption, par exemple si la clôture du terrain avait eu lieu depuis l'arrêté préfectoral; en ce cas il n'y aurait pas excès de pouvoir.

– Le tribunal civil serait juge du dommage 1° si l'entrepreneur faisait les fouilles en vertu d'une convention avec le propriétaire, bien qu'un arrêté préfectoral fût intervenu par la suite – 2° si l'entrepreneur a employé les matériaux à un travail non public 3° s'il n'était pas autorisé par le préfet, ou qu'il eût dépassé les limites de cette autorisation; alors la question préjudicielle d'interprétation de l'arrêté préfectoral est jugée par le Cl. de préfecture 4° si les formalités prescrites par le décret du 1er février 1868 n'ont pas été toutes remplies –

— Nous venons d'indiquer les dérogations au droit commun dont tous les travaux publics profitent dans une certaine mesure. Il reste à parler des servitudes imposées dans l'intérêt de la circulation sur telle ou telle sorte de voies, (ex. plantation sur les routes, halage sur les canaux), et aussi du système de délimitation & de bornage qui est particulier aux voies de communication.

— Le bornage a lieu par un acte administratif; il s'appelle alignement pour les routes, & délimitation pour les voies navigables. Il n'est pas purement déclaratif de propriété; comme le bornage du droit commun; il entraîne dans certains cas, une perte de propriété, et en même temps des servitudes portant sur le droit de jouissance de l'immeuble. Par la grande quantité des propriétés atteintes le long de toutes les voies publiques, il constitue ~~nt~~ une ~~des~~ atteinte des plus sérieuses aux règles du droit commun.

10

Routes nationales. Pour ces routes

comme pour les autres routes & chemins, il faut distinguer le bornage général de la route, ou plan général d'alignement, qui indique les lignes séparatives de la route & des propriétés riveraines, de l'alignement partiel, qui est une application du plan général à une propriété particulière. Le plan général d'alignement est approuvé par décret en Cl d'Etat[x]; seul, il a le droit de modifier les limites antérieures de la route. A-t-il étendu ces limites? le terrain non bâti ainsi annexé à la route en fait désormais partie; le propriétaire reçoit une indemnité fixée par le jury d'expropriation, mais non préalable.

– Les maisons comprises ~~tout~~ en partie dans les nouvelles limites, continuent d'appartenir pour le tout à leur propriétaire. Elles sont seulement frappées de la servitude de reculement : 1° on ne peut y faire de réparations confortatives; 2° lorsque, à défaut des réparations ne

x après l'enquête de l'art 2 l. 3 mai 1841 & l'avis des Cls génx

cessaires, elles tomberont en ruines, le propriétaire les démolira, mais ne pourra les reconstruire qu'en deçà du nouvel alignement. Il touchera pour toute indemnité, la valeur du terrain qu'il perd, et qui, alors seulemt, sera incorporé au domaine public.

– Le plan général a-t-il réduit la largeur de la route ? Alors, il reste d'un côté, ou des 2 côtés, des parcelles qui cessent de faire partie du domaine public, & qui devront être vendues par l'Adminon des domaines. Il est clair qu'à raison de leur exiguïté, elles ne peuvent être utiles qu'au propriétaire contigu. Aussi, au cas où il ne voudrait pas les acquérir l'administration est autorisée à le déposséder de l'ensemble de sa propriété, en lui payant la valeur telle qu'elle était avant l'entreprise des travaux.

– Si le propriétaire acquiert les lambeaux de la route, il les paie non-seulement d'après leur étendue, mais aussi d'après ce qu'il gagne à cette adjonction (art 53 l. de 1807)

102

qu'il y ait, ou non, un plan général, on ne peut pas construire à la limite de la voie, sans demander l'alignement partiel, à peine de 300 fr d'amende et de la démolition des travaux (au moins si on a empiété sur le domaine public) — C'est un arrêté préfectoral qui donne l'alignement partiel pour les routes nationales & départementales (l. 4 mai 1864). Cet arrêté n'est qu'indicatif des limites & doit être conforme au plan général (on peut recourir par la voie du contentieux ordinaire; et si, en l'absence d'un plan général, on vous a fait reculer il y a excès de pouvoir — arrêt Cl d'Etat 31 mai 1865.) — Si le préfet refuse l'alignement pas ou ne répond pas dans un délai moral, on peut recourir contre son silence devant le ministre qui doit répondre dans les 4 mois (décret 2 novembre 1864); s'il ne répond pas ou refuse, on peut recourir au Cl d'Etat — Si on a un mur à la limite même de la route, pour le réparer, il

faut une permission du préfet, à peine d'amende. Le Cᵉ d'État n'ordonne la démolition que si on a fait des réparations confortatives malgré la servitude de reculement. C'est le juge du fait, c'est-à-dire le Cᵉ de préfecture, qui apprécie si les travaux sont confortatifs. Une réparation confortative, même à l'intérieur, pourvu que ce soit dans une partie retranchable, peut donner lieu à l'amende et aux mêmes peines. S'il y a refus de permission de réparer, le Cᵉ d'État admet le recours contre le refus, et son arrêt sur la question tiendra lieu de permission, s'il est favorable. —
Toutes les permissions de grande voirie sont gratuites.

Routes départementales. Elles sont réglées, quant à l'alignement, par les mêmes règles que les routes nationales.

Alignement vicinal. Il peut y avoir un plan général d'alignement, mais il n'est pas obligatoire; il est arrêté par le Cᵉ gᵃˡ (circulaire ministérielle du 23 7ᵇʳᵉ 1871

interprétant la loi sur les Conseils g^{aux}).
— Le règlement des préfets, rendu en vertu de la loi du 21 mai 1836 exige l'alignement partiel pour construire ou réparer le long des chemins — Lorsqu'il y a un plan général, le sous-préfet donne l'alignement partiel, sinon, c'est le préfet (pour les 2 1ères catégories de chemins). - l. 4 mai 1864.

Chemins de fer — La voie est délimitée par la loi qui l'a déclarée d'utilité publique, et surtout par les actes d'expropriation, l'arrêté de cessibilité, etc.

Rivières & canaux. — La délimitation du lit des rivières, qui seul appartient au domaine public, est faite par arrêté préfectoral (l. 22 décemb. 1789 – 8 janvier 1790) – Cet arrêté doit se conformer à un fait naturel : le niveau qu'atteignent les plus hautes eaux navigables (plenissimum flumen). Si le préfet a étendu les limites anciennes, il a statué in futurum. S'il y a doute sur les anciennes limites,

le préfet peut exiger le renvoi devant le Cᵉⁱˡ d'Etat, qui décide la limite. — La limite une fois fixée, le riverain peut demander au tribunal une indemnité pour le terrain qu'il perd ; l'autorité judiciaire interprète ainsi l'acte du préfet, le critique au point de vue de la réalité des faits, mais elle ne peut l'annuler. — C'est le système actuellement en vigueur (depuis l'arrêt sur conflit du 11 janvier 1873, affaire Paris-Labrosse). — De 1860 à 1873, le Cᵉⁱˡ d'Etat admettait le recours pour excès de pouvoir contre un arrêté préfectoral qui étendait les limites du fleuve au-delà de son niveau réel ; dans ce système, la juridiction admin^ve était juge de la question de propriété. C'est ce qui l'a fait rejeter. Il avait cependant pour le riverain, un avantage sur le système actuel : celui de lui faire rendre le terrain. — On pourrait concilier tous les principes, en faisant juger la question préjudicielle de propriété par qui de droit ; puis,

l'affaire reviendrait au Cᵉˡ d'État qui s'appuierait sur la décision judiciaire, pour annuler l'arrêté préfectoral entaché d'excès de pouvoir.

– Le domaine public fluvial n'est pas seulement en contact, sur toute la longueur du fleuve, avec les propriétés riveraines: il aboutit, par l'une de ses extrémités, à la portion de la rivière qui n'est ni navigable ni flottable et qui ne fait pas partie du domaine public. Des tableaux officiels, annexés à des lois ou à des décrets indiquent le point où la rivière, devenant navigable ou flottable commence à faire partie du domaine public. Les travaux entrepris par l'admin^on, ont souvent pour effet de reculer cette limite ou de rendre navigables des rivières qui ne l'étaient pas du tout. Dès que la rivière est rendue, en fait, navigable ou flottable, qu'il y ait eu un fait naturel, ou des travaux entrepris, on accorde une indemnité au riverain.

Cette indemnité est fixée par le jury d'expropriation, elle est préalable, et il y a déduction de la plus-value gagnée par le riverain — Si les travaux entrepris dans un cours d'eau causent au riverain la corrosion de leur terrain, il y a indemnité fixée par le Cl de préfecture; (il n'y a pas réellemt expropriation, car il n'y a pas translation de propriété. Cl d'État arrêt 4 juillet 1872)
— Les cours d'eau qui font partie du domaine public sont les cours d'eau qui sont au moins flottables à radeaux; quant aux cours d'eau flottables à bûches perdues, un avis du Cl d'État du 21 février 1822 ne leur reconnaît pas le même privilège. ×
— Ports — A défaut de textes, il est probable que la délimitation se ferait par un décret (arrêt du Cl d'État 27 décembre 1854) —; en fait, depuis le décret du 26 mars 1852, c'est souvent un arrêté préfectoral — Il faudrait un décret si les limites étaient contestées (arrêt du

× Les canaux sont classés dans le domaine public par la loi du
[illegible]

208

16 Xbre 1863).

– Délimitation ~~du~~ transversale des rivières & du domaine maritime. Si le domaine public fluvial aboutit par son extrémité supérieure aux petits ~~cours~~ cours d'eau, ni navigables ni flottables (des res nullius d'après la jurisprudence); il confine par l'extrémité inférieure au domaine public maritime. Ces deux parties du domaine public ne sont pas régies de la même façon; il est utile de les distinguer notamment à propos des servitudes imposées aux propriétés riveraines des cours d'eau, et ~~des~~ droit des riverains à l'alluvion. L'acte de délimitation n'est que la constatation d'un fait naturel: le courant a-t-il ou n'a-t-il pas cessé d'être un courant fluvial? – un arrêt du Cons d'Etat du 10 mars 1882 porte qu'il faut déterminer à la fois la proportion des eaux, d'après leur salure, & l'origine, marine ou fluviale, des atterrissements. En fait,

les riverains ont intérêt à la restriction des limites du domaine maritime; mais si la délimitation transversale a pour effet de leur enlever les atterrissements, ils doivent attendre qu'une délimitation latérale du domaine maritime consacre ce résultat. Alors seulement ils pourront saisir les tribunaux, qui ne leur accorderont qu'une indemnité –

– Servitude de plantation le long des routes. D'après la loi du 9 ventôse an XII, tout propriétaire pouvait être forcé de planter, sur la route, ~~dans~~ en une essence déterminée par l'Admin^on et 2e on ne peut planter sur sa propriété, à moins de 6 mètres de la route sans autorisation.

– La 2e servitude subsiste; quant à la première, elle est remplacée, suivant le décret du 16 décemb 1811 par une plantation obligatoire sur la propriété riveraine, à 1 mètre de

110

la route, en essence déterminée par le préfet. La distance entre les arbres est fixée par d'anciens règlements. La sanction est la suivante : l'administration plante aux frais du propriétaire, et le fait condamner à une amende (en Cl. de préfecture) —

— Les arbres plantés par le riverain, sur son terrain, lui appartiennent ; ceux plantés sur la route sont présumés appartenir à l'Etat (décret 16 décemb 1811 et l. 12 mai 1825).

Curage des routes. La même loi du 12 mai 1825 met le curage aux frais de l'administration ; mais les riverains doivent supporter le rejet de la terre sur leurs propriétés —

Servitude de sarclement le long des routes. L'édit d'août 1669, sur les eaux et forêts ordonne aux propriétaires riverains des routes l'enlèvement des broussailles et le sarclement sur l'espace de 60 pieds des chemins — Cette disposition est-elle toujours en vigueur ? Un avis du Cl. d'Etat du 31 décembre 1849 tient pour l'affirmative, mais en comprenant dans

les 60 pieds, la largeur de la route.

<u>Servitude d'écoulement des eaux.</u>

La servitude prévue par le Code Civil concerne l'écoulement naturel des eaux, et ne parle pas du fait de l'homme. Or ici, ce sont les travaux d'entretien de la route, qui ont pour effet de faire écouler les eaux sur les propriétés riveraines. – Il y a d'anciens règlements qui imposent cette servitude, notamment un règlement du bureau des finances de la généralité de Paris, en date de 1781. Ces règlements sont encore applicables pour les provinces qu'ils concernaient, peut-être même peuvent-ils être étendus au reste du territoire; mais les amendes ne peuvent l'être.

– Enfin le préfet peut ordonner la démolition des maisons bâties le long de la route, qui menacent ruine –

– <u>Servitudes sur les riverains des cours d'eau.</u> – Ces servitudes sont nombreuses. Il y a d'abord les dispo-

112

sitions de l'édit d'août 1669, & de l'arrêt du conseil du 24 juin 1777, dont la 1ère seule établit une véritable servitude : 1° défense à toute personne de tirer du sable, des pierres & autres matériaux à 6 toises près des rivières navigables. 2° de faire un empêchement quelconque sur ou le long des rivières & canaux navigables, à peine de 1000f d'amende & de démolition 3° de jeter sur le lit et les bords aucune pierre ou gravier, pailles, immondices, qui puissent altérer le lit à peine de 500f d'amende (tit 27 art 40 ordce de 1669) – Mais il s'agit dans les nos 2 et 3 plutôt de mesures de police.

– Un arrêt du conseil du 23 juillet 1783 défend les plantations sur les bords de la Loire (arrêt du Cl d'Etat du 10 mai 1878, affaire Béhic). –

– Le propriétaire riverain ne peut donc faire aucun travail pour se défendre contre l'inondation ou la corrosion des eaux, sans autorisation – La loi

du 28 mai 1858 a étendu la prohibition même à des propriétés éloignées du cours d'eau (mais de certains cours d'eau seulement). Il faut une déclaration à l'Administration (et celle-ci a la faculté d'interdire le travail.), pour faire une digue dans les parties submersibles des vallées de Seine, Loire, Rhône, Garonne et leurs affluents désignés dans un tableau annexé à la loi. On propose actuellement de généraliser cette servitude. Les digues élèvent le niveau des crues, tandis que les prairies inondées, par exemple celles de la Saône de Chalon s/S. à Lyon retardent l'inondation & diminuent sa puissance. à Lyon elles empêchent le flot de la Saône de se confondre avec les hautes eaux du Rhône.

D'ailleurs, après autorisation, les travaux contre les inondations, peuvent être faits par des syndicats libres ou autorisés (L. 21 juin 1865), comme par le gouv^t. Même si l'on ne peut arriver à une

114

association, il reste le syndicat forcé (art. 33 l. 16 7bre 1807) -

- La loi du 28 mai 1858 astreint les personnes morales, (dép.[ts] & villes), comme les particuliers à fournir leur concours financier pour la préservation des villes contre l'inondation.

- Le gouvernement autorise les prises d'eau, et les établissements industriels sur les cours d'eau navigables ou flottables, & les canaux. (ord.[ce] de 1669 tit VII art 42 & 44) - Celui qui a obtenu cette autorisation ne peut néanmoins prétendre à aucune indemnité de chômage pour ce que le gouvernement ferait dans l'intérêt de la navigation, ni même en cas de démolition.

Exceptions: 1° si l'usinier prouve par titres que son établissem.[t] est antérieur à 1566 époque où le domaine a cessé d'être aliénable. 2° si l'usine a été comprise dans une vente nationale, & que l'acte de vente mentionne une force motrice, car l'Etat doit alors la garantie du vendeur.

3° si l'autorisation a été donnée à titre onéreux (une somme une fois payée) - Aujourd'hui elles sont gratuites, sauf une faible redevance annuelle -

- Même en ces 3 cas, on n'a droit à aucune indemnité si la mesure prise par l'administration est une mesure de police

- En tous les cas, si, à la perte de force motrice, se joint une perte de terrain, il y a expropriation -

- L'ordce de 1669, tit 28, règlemente la servitude de halage, qui a toujours existé le long de toutes les voies navigables

- elle est bornée à 24 pieds, soit $7^m,80$ du côté où les bateaux se tirent; de l'autre côté, sous le nom de servitude de marchepied, c'est 10 pieds ou $3^m,25$ - Il y a encore en deçà des 24 pieds, 6 pieds ou $1^m,95$ où il est défendu de faire des constructions ou plantations - Le décret du 22 janvier 1808 a conservé ces servitudes. Elles s'appliquent à toutes les rivières actuellement navigables ou

116

qui le deviennent par la suite. Pour en requérir l'exercice, le préfet prend un arrêté, mais il ne peut aggraver la servitude, sans commettre un excès de pouvoir. — Contrairem[ent] au principe que les servitudes d'intérêt public sont des charges gratuites, le propriétaire riverain reçoit une indemnité quand la rivière, de non navigable, devient navigable. — C'est le C[onseil] de préfecture qui la fixe (l. 16 7bre 1807).

Canaux — On leur applique les règles des rivières, sauf une exception importante. Les bords d'un canal appartiennent en effet au domaine public comme le canal lui-même.

— Les cours d'eau flottables auxquels on applique les règles des cours d'eau navigables, sont ceux qui peuvent porter des radeaux. Ceux qui ne sont flottables qu'à bûches perdues ne sont pas du domaine public (avis C[onseil] d'État 21 février 1822). — Au lieu du halage & du marchepied, il y a cependant une servitude

de passage qui ne comprend que 4 pieds de large (ord^ce de 1672)

Chemins de fer – Ils font partie de la grande voirie, même ceux d'intérêt local – La servitude relative aux constructions riveraines des routes est aggravée le long des chemins de fer. Car on ne peut pas bâtir à l'alignement, mais seulement à quelque distance de la voie; il en est de même pour les plantations. (art 5, 6, 7, 8, loi de 1845 sur la police des chemins de fer).

– L'art 10 concerne les constructions & plantations préexistantes à l'établissement de la voie. L'admin^on peut en ordonner la suppression immédiate moyennant indemnité. Pour les constructions, cette indemnité est fixée par le jury d'expropriation de la loi du 3 mai 1841; pour les plantations, par le C^l de préfecture –

– Droit des riverains en cas de déclassement des routes – Les droits des riverains & leurs obligations au moment où

128

créé les routes, et tant que ces routes existent sont complètement modifiés par le déclassement de la route, suivi de sa suppression. A moins que le déclassem.t ne précède un classement dans une autre catégorie, la route cesse dès lors de faire partie du domaine public de l'Etat, du dép.t, ou de la commune et le plus souvent, elle ne peut rester longtemps dans leur domaine privé, où elle n'est pas d'une exploitation facile. — Si le droit commun était appliqué, le terrain passerait aux mains d'un propriétaire quelconque et les riverains ne pourraient réclamer, et seulement en cas d'enclave, que la servitude de passage établie par le Code Civil. — Des auteurs ont soutenu que la route entrait dans le domaine privé (de l'Etat par exemple), grevée de servitudes de vue & de passage au profit des riverains; d'autres, que ces terrains étaient complètement libres. La loi du 24 mai 1842 (art 2) paraît prendre un moyen terme. « Il sera réservé, s'il y a lieu par arrêté du

préfet en Cil de préfecture, un chemin d'exploitation". Donc les riverains ont seulement droit à ce que le dommage causé par la suppression de la route soit réparé dans une certaine mesure.
Quand le domaine vendra le terrain, et cela arrivera toujours au bout d'un certain temps, on appliquera l'art 61 de la loi du 3 mai 1841. Un avis fera connaître les terrains vendus. Dans les 3 mois de la publication, les anciens propriétaires, qui veulent réacquérir la propriété, sont tenus de le déclarer; la fixation du prix est, soit amiable, soit judiciaire.

IX De la police de conservation des voies.

La loi du 29 floréal an X a fixé la compétence, et le droit de poursuite en matière de contraventions, sur toutes les voies de communication qu'elle

comprend dans la « grande voirie ».
La grande voirie se compose des routes nationales & départementales, des voies navigables, et, par extension, des ports. Les chemins de fer y ont été classés par une assimilation ultérieure (l. 15 juillet 1845).
– La loi du 30 mai 1851 a soumis les ch^ins^ de gr^de^ communication à la police du roulage, qui ne s'appliquait auparavant qu'aux routes de la grande voirie.
– En dehors des quelques règles communes à toute la grande voirie, il y a des règles spéciales p^r^ ex. aux voies navigables & aux ports. Enfin, il ne faudrait pas croire que la police de conservation n'existe pas ~~en dehors~~ pour les chemins de la petite voirie. Seulement l'organisation de la police y est moins complète & moins sévère.
– D'après la loi du 29 floréal an X, la compétence pour la répression des contraventions est administrative : le Préfet,

qui est chargé d'ordonner les mesures urgentes & provisoires, saisit le C.el de préfecture pour faire prononcer l'amende & la réparation du dommage — Le sous-préfet a quelquefois le droit de prendre les mesures provisoires que nécessite la circulation — Quant aux procès-verbaux, ils sont dressés par de nombreuses catégories d'agents appartenant soit à l'administration centrale soit à la police locale — (l. 29 floréal an X complétée par l. 23 mars 1842) — A moins de textes spéciaux, l'affirmation du procès-verbal par les agents est la règle excepté pour les gendarmes. En général, il n'y a pas lieu d'enregistrer — En principe le procès-verbal ne fait foi que jusqu'à preuve contraire (art 154 du Code d'instruction criminelle) — Les pénalités étaient fixées avant 1842 uniquement par d'anciens règlements. Elles étaient arbitraires, contrairement au principe de nos pénalités modernes, ou fixes mais très élevées — La loi du 23

122

mars 1842 décide que les amendes fixes seront considérées comme un maximum & que les juges pourront descendre jusqu'à 1/20e de ce maximum et à minimum de 16 fr ; quant aux amendes arbitraires, elles sont remplacées par une amende de 16 à 300 fr.

En matière de grande voirie (comme en matière d'impôts), l'amende a un double caractère (de pénalité et de dommages-intérêts) ; aussi le maître, mandant ou préposant est responsable de l'amende encourue par son domestique, mandataire ou préposé. Cependant, à cause du caractère pénal, et, par suite, personnel dans une certaine mesure, de ces amendes, la mort éteint l'action. La prescription des contraventions du droit commun s'applique d'après la jurisprudence du Cl d'Etat. C'est 1 an (art 640 I. Cr.). Le dommage causé à la voie publique ne se prescrit que par 30 ans. Le Cl de préfecture peut toujours condamner à la réparation.

– C'est ordinairement la circulation de voitures lourdement chargées, qui dégrade les routes. – Aussi cette circulation a été réglée par plusieurs lois, & notamment la loi du 29 floréal an X, et celle, actuellement en vigueur du 30 mai 1851.
– Avant celle-ci, on restreignait la charge des voitures, & on établissait sur les routes des ponts à bascule pour les peser.
– La loi de 1851 n'impose aucune restriction pour le poids. aussi l'a-t-on appelée loi sur la liberté du roulage. L'art. 2 de la loi indique les points où une réglementation s'applique encore : forme des clous, bandes des roues, maximum des chevaux etc). – Depuis, il y a eu un règlement du 10 août 1852, modifié par un autre du 29 août 1863, etc – mais le principe de 1851 a subsisté.
– Pour beaucoup de points, la loi et les décrets ont donné délégation au ministre & au préfet, qui prennent eux-mêmes des arrêtés. – Le tit II de la loi concerne les pénalités (ce sont des pénalités correction-

nelles, bien que le délit soit appelé une contravention). - Le tribunal de simple police est compétent pour certaines contraventions (art 17); et surtout pour toutes celles qui peuvent entraîner ~~la~~ une condamnation à l'emprisonnement. - Mais, en principe, le Cᵉ de préfecture est compétent. Les tribunaux de simple police appliquent l'art 463 du C. Pénal (circonstances atténuantes). Le Cᵉ d'Etat admet le cumul des peines, car ce ne sont, au moins de nom, que des contraventions. - Les agents qui verbalisent doivent tous faire timbrer & enregistrer en débet leurs procès-verbaux.

- Chemins vicinaux (des 2 1ères catégories). - La police de conservation a été donnée au préfet par l'art 21 l. 21 mai 1836. - Cette loi indique les points qui doivent être réglés par un arrêté préfectoral: par ex: les autorisations de construire le long des chemins, l'écoulement des eaux, les plantations, l'élagage, les fossés & leur curage, et tous autres détails de sur-

veillance et de conservation - Cet arrêté, qui a dû être rendu dans l'année suivant la promulgation de la loi, comprend d'autres dispositions, d'administration pure. En fait, ces règlements, au lieu de varier d'un département à l'autre sont tous les mêmes. Ils ont été arrêtés d'après un modèle élaboré par le ministère de l'intérieur - Les pénalités sont dans les articles 471 §§ 5 et 15, 471 §4 et 479 §§ 11 & 12. du Code Pénal - (amendes de 1 à 5 fr. ou de 11 à 15 fr.). L'art 479 §§ 11 qui prévoit l'usurpation sur le chemin, est une modification à la loi du Code rural - La loi du 9 ventôse an XIII attribue au Cl de préfecture le droit de faire cesser l'usurpation, si on a planté sur un chemin vicinal - en 1850, le tribal des conflits a décidé que le Cl de préfecture réglait la réparation civile, mais que le tribunal de simple police prononçait l'amende - Le nouveau tribunal des conflits a décidé, par arrêt sur conflit négatif,

le 17 mai 1878, que le Cil de préfecture n'était pas compétent sur la détérioration, mais seulemt sur l'usurpation.

Le loi du 30 mai 1851 a soumis les chemins de grde communication à la police du roulage, & nous avons indiqué au § VII, les amendes pour contraventions, comme une des ressources spéciales à ces chemins.

Chemins de fer. La loi de police est du 15 juillet 1845. Ils sont de la grande voirie; la voie, étant du domaine public est inaliénable & imprescriptible. On ne peut les hypothéquer (arrêt du Cil d'État du 5 9bre 1874 relatif à un chemin d'intérêt local). Toutes les servitudes établies sur la propriété riveraine des grandes routes s'appliquent aux chemins de fer; il y en a d'autres, que nous avons indiquées au § VIII. Les faits qui tendent à ~~méconnaître~~ empêcher l'exercice de ces servitudes, sont des contraventions de grande voirie.

Il peut y avoir non-seulement des délits,

mais même des crimes contre la sûreté de la voie : crimes & délits sont de la compétence judiciaire – Pour les contraventions, (tit 1er de la loi), il y a des pénalités particulières aux chemins de fer, (amendes variant de 16 à 300 fs). Les concessionnaires & fermiers, l'État, quand il exploite directement, sont responsables des faits de leurs préposés – Il y a en effet des contraventions commises par l'exploitant lui-même – L'art 23 indique les agents qui verbalisent (ils sont tout différents de ceux de la grande voirie) ; seuls, les inférieurs affirment leurs procès-verbaux, mais tous doivent les faire timbrer – Suivant la règle de la grande voirie, ~~ils~~ les procès-verbaux ne font foi que jusqu'à preuve contraire. C'est le préfet qui poursuit les contraventions devant la juridiction adminve, quand elle est compétente ; les Compagnies ne peuvent saisir le Cl de préfecture ; mais, s'il est déjà saisi, elles peuvent intervenir pour

128

demander réparation du dommage. Le cumul des peines s'applique pour les contraventions ; (jurispr. du Cᵉ d'État). — l'art 12 concerne les contraventions commises par les concessʳᵉˢ ou fermiers ; ce sont les agents chargés de la surveillance au nom de l'État qui verbalisent. On notifie à la Cⁱᵉ, à un domicile élu dans le cahier des charges. La poursuite a lieu en Cᵉ de préfecture ; la pénalité est de 300 f. à 3000 fr d'amende. L'art 4 de la loi exigeait que tout chemin de fer fût clos, et le défaut de clôture est une des contraventions que peut commettre le concessʳᵉ. La loi du 27 décemb 1880 permet au ministre des travᵃˣ publics d'accorder une dispense provisoire.

<u>Chemins de fer d'intérêt local</u> — On leur applique, sauf quelques exceptions, la loi du 15 juillet 1845. (art 20 L. 11 juin 1880) — Le contrôle et la surveillance appartiennent au préfet, sous l'autorité du ministre des travaux publics. Les Cⁱᵉˢ remboursent ces dépenses de surveillance

au budget départemental –

– Tramways – La loi du 15 juillet 1845 s'applique en principe – Les art 38 & 39 de la loi du 11 juin 1880 font exception pour les art 4 à 10 de la loi de 1845 – Le décret du 9 août 1881, rendu en exécution de la loi du 11 juin 1880 contient aussi des prescriptions relatives à la police –

= Cours d'eau navigables ou flottables
la police y a deux objets : 1° la conservation des rivières & la prohibition des entreprises faites par les riverains sur le lit et sur les bords ; 2° la police des bateaux – Le 1er objet (le seul qui nous intéresse), est prévu par l'ordce de 1669 tit 27 art 40 à 45 ; l'arrêt du Conseil du roi du 24 juin 1777 sur la navigation de la Marne, etc – Les règlements anciens ont été expressément maintenus par la loi des 19-22 juillet 1791, relative à l'organisation d'une police municipale & correctelle.

– Les préfets règlent, s'il y a lieu, l'exer-

130

cution des anciens règlements. Les Cs de préfecture sont compétents pour les infractions aux anciens règlements, & aux arrêtés préfectoraux qui les interprètent.

– Si, pour un autre objet, le préfet a pris, de lui-même, un arrêté de voirie, la compétence se détermine d'après l'objet; ~~mais~~ et tout ce qui concerne la conservation du domaine public et la facilité de la navigation ~~appartien~~ relève du conseil de préfecture. Le Cl de préfecture ne peut appliquer que les pénalités des règlements spéciaux, et si les règlements ne prononçaient qu'une prohibition, non sanctionnée par une pénalité, il ne pourrait même appliquer l'art 471 du C Pénal (1 à 5 fd'amende), qui s'applique ordinairement à défaut de toute autre pénalité.

– Le pouvoir de réglementation propre du préfet a sa source dans la loi du 22 décemb 1789 – 8 janvier 1790. Il peut s'appliquer à la conservation du domaine public (lit, berges, servitude de halage); mais il ne peut s'étendre au-delà du domaine public. Ainsi pour des arbres légalement plantés

sur le bord du cours d'eau, ~~et~~ mais qui sont susceptibles d'être emportés par l'inondation il ne peut intervenir.

– La législation sur les rivières s'applique aux canaux de navigation –

Ports de commerce – La police y a pour objet : la liberté, la sécurité, la propreté – Elle est instituée par d'anciens règlements et ordonnances – (tit Ier de l'ord^{ce} de 1681 concerne les ports et havres, le tit IV le lestage et délestage, le tit VIII les rades) – Certains ports ont des ordonnances particulières ex : la Rochelle (ord^{ce} 30 juin 1676) ; mais l'ordonnance de 1681 s'applique partout – Une ordonnance du 17 décembre 1828 la complète.

Les préfets et les maires ont des pouvoirs réglementaires, selon qu'il s'agit de mesures rentrant dans la police de la grande ou de la petite voirie. (l. 16-24 août 1790 ; décret du 15 juillet 1854) – Le préfet s'occupe de la conservation du port, des entrées et sorties, du stationnement des navires etc. – . Mais, en fait, la distinction est

difficile à faire, & la confusion existe. L'exécution des règlements est confiée aux officiers & maîtres de port du service maritime (le décret du 15 juillet 1854 les réglemente); ces agents sont nommés par le chef de l'Etat ou le ministre des travaux publics, et sont sous l'autorité immédiate des Ponts-et-chaussées, mais, à certains égards, ils sont sous les ordres immédiats des préfets maritimes. Ils verbalisent pour les ports et leurs procès-verbaux sont timbrés & enregistrés en débet. La compétence est déterminée par la loi du 10 mai 1807 & le décret du 10 avril 1812; c'est, pour ce qui concerne la grande voirie, le C^l^ de préfecture. Les C^ls^ de préfecture ont certainement dans leurs attributions: 1° les dégradations aux travaux du port, 2° les empiètements sur le domaine maritime (jets d'immondices, dépôt sur les quais) 3° les obstacles mis à la navigation. Pour le reste, il y a controverse et la compétence est probablement judiciaire. Mais, ce qui est certain, c'est ce que le C^l^ de préfecture ne peut jamais appliquer l'empri-

sonnement - Il faudrait "scinder" la compétence, et faire juger la réparation du dommage par le Cl de préfecture tandis que la pénalité serait appliquée par la justice -

X Comparer le régime suivi en France avec les régimes suivis en pays étranger.

§ I. Angleterre

Le régime anglais est aussi différent que possible de la législation française. L'insulaire est resté, là comme ailleurs, fidèle à ses traditions, & aussi à ce système de self-government qui constitue la grande originalité de l'Angleterre, vis-à-vis de l'Europe continentale. Nous entrons dans quelques détails sur les routes, les chemins de fer les canaux & les ports du royaume-uni. La conclusion, à cause de la différence profonde qui existe entre le caractère

des deux nations, est assez difficile à tirer. Il est difficile de critiquer un système qui a été conservé par la nation la plus active et la plus commerçante du monde et qui se prête à une circulation inouïe. Un homme qui connaissait bien les travaux publics en France et qui s'est livré à une vaste enquête sur la législation si compliquée & si mal codifiée, des voies de communication en Angleterre, Mr de Franqueville, paraît admettre l'opinion des Anglais eux-mêmes sur leur système de travaux publics : « le nôtre, disent-ils, a donné de bons résultats en France mais le système anglais a donné d'excellents résultats en Angleterre. »

— Routes & ponts. Aucune route en Angleterre n'est entretenue par l'Etat ; aucune somme n'est portée au budget de l'Etat pour la construction ou l'entretien d'aucune route. Il y a deux sortes de routes les highways et les routes à barrières de péage (turnpike roads) ; lon-

tes entretenues par des Communes, des unions de communes ou des particuliers –

– Le highway ou grande route se compose d'une série ininterrompue de chemins vicinaux qui peut aller ainsi d'un bout à l'autre du royaume ; ce sont, d'après le jurisprudence, les juges de paix qui déclarent si le chemin est ou non vicinal ; car il y a des chemins vicinaux dont l'entretien n'est pas obligatoire. Toute commune doit nommer un surveyor of highways. Il est élu par la vestry parmi les personnes possédant un certain revenu. Il peut être rétribué, mais il peut ne pas l'être et le refus d'occuper cet emploi entraînerait une amende – Si on avait omis de l'élire, les juges le nommeraient. Le surveyor est chargé de la réparation et de l'entretien des highways – Une taxe spéciale (highway rate) est levée sur les habitants de la commune & mise à la disposition du surveyor ; Le surveyor rend ses comptes en session des juges de paix ; chaque habitant peut se plaindre du mauvais entretien des routes, & faire condamner le surveyor

136

à une amende. —

– Une loi sur les highways de 1835 & une autre de 1862 ont autorisé la formation d'unions de communes, sous le nom de highway districts, pour l'entretien de leurs highways. Un certain nombre de communes ou même toutes les communes d'un comté peuvent s'unir en un highway district. L'administration est confiée à un highway board, conseil composé de magistrats du comté & de représentants des communes du district, et investi de pouvoirs étendus. Le highway district est une personne morale ayant faculté d'acquérir & de posséder. Un fonds commun, auquel chaque paroisse du district contribue en proportion de sa richesse, (~~d'après les sommes les~~ sert à défrayer les dépenses communes qui sont à la charge du board (frais généraux, employés etc). Mais chaque commune doit payer la réparation des routes qui se trouvent sur son territoire. Les sommes sont levées par les overseers des pauvres. Le surveyor & les agents du board peuvent prendre partout, dans le

district, les pierres nécessaires aux chemins (moyennant indemnité) - La loi fixe un maximum pour les taxes levées par les boards ainsi que pour la largeur de la voie - Le board peut instituer des agents-voyers & cantonniers payés.

- Les turnpike roads sont toujours établis par des entreprises privées, autorisées par un acte spécial du parlement - La concession faite aux entrepreneurs a toujours une durée limitée. Chaque route est administrée par des commissaires nommés trustees. Les juges de paix sont membres de droit de la commission des trustees. Cette commission nomme les agents-voyers & autres fonctionnaires, & les paye sur le produit du péage (toll) dont le private act d'établissemt a approuvé le tarif - Il y a aussi des lois générales posant des règles applicables à tous les turnpike roads - La principale est l'act 126 de la 3e année de George IV - Lorsque les trustees cessent d'entretenir une route, ou que la concession à eux accordée arrive à son terme, le turnpike road devient

un highway ordinaire, & doit être entretenu aux frais de la paroisse qu'il traverse. Si cette paroisse fait partie d'un highway district, c'est le highway board qui entretient –

– Des règlements de police & de voirie très détaillés s'appliquent à toute voie publique (road ou highway).

– En somme le contrôle du pouvoir central existe par les mesures de police, par l'acte d'établissemt du turnpike road, et les lois générales sur les roads, par le maximum imposé aux taxes des highways boards. – L'intervention de l'Etat est donc très-rare, et son concours financier est nul –

– Il y a bien quelques subventions, inscrites au budget de l'Etat, pour la construction de ponts ayant un caractère d'intérêt public. En ces derniers temps q.ques commissaires royaux ont été aussi nommés pour favoriser la construction des routes dans les pays montagneux, ~~tels~~ que l'Ecosse & le pays de Galles, mais

ce sont des exceptions sans importance – – Les comtés font la dépense des ponts & de leurs approches – Les travaux en sont exécutés & l'entretien assuré par des agents (inspectors of bridges) nommés par les juges de paix & dont le traitement est à la charge du comté –

Expropriation & autorisation de construire les routes

En règle générale, un propriétaire foncier ne peut être contraint de céder son terrain que par l'autorité expresse du parlement. – Les juges de paix se bornent à prononcer la déclaration d'utilité publique des projets de route, dont ils n'ont ni à modifier, ni à surveiller l'exécution – Mais le Parlement seul peut accorder l'autorisation d'exproprier. Jusqu'en 1845 les règles de l'expropriation n'étaient pas arrêtées d'une manière uniforme. La construction des chemins de fer fit voter la loi 8 & 9 Victoria, ch. 18 "Land clauses consolidation act" –

Le private bill d'autorisation est précédé d'une enquête contradictoire & minutieuse,

1240

la procédure est à peu près la même devant les 2 chambres. Elle débute par une pétition à la chambre des communes, tendant à obtenir la permission de déposer le projet de loi (il faut justifier qu'il y a déjà eu publicité dans les journaux, affiches aux églises etc.). Une enquête sur les formalités préliminaires est dirigée par un comité spécial. Un rapport est fait par ce comité à la Chambre qui accorde ou refuse la permission de présenter le projet de loi. Alors (si elle l'accorde), le projet est examiné au fond par un comité de 5 membres pris sur 2 listes (les uns représentant les comtés, bourgs, ou paroisses intéressés, les autres étrangers à la localité)
– Nouvelle enquête devant ce comité, puis 3e lecture à la chambre. Si elle adopte, il faut attendre une 2e session pour répéter la même procédure à la chambre des lords. Enfin il faut la sanction royale et la promulgation de la loi.

– Les frais pour l'obtention du private act sont très élevés, notamment pour les

lignes de chemins de fer - (surtout à cause des enquêtes) - Ils sont payés par le concess^re^

- Concession des turnpike roads - Aujourd'hui, tous les actes de concession doivent reproduire les stipulations arrêtées par les syndicats réunis, en vertu d'une loi de 1849. La plupart des grandes routes anglaises étant des turnpike roads, on a aussi obtenu l'unité & l'uniformité du service - Notons aussi la publicité donnée aux comptes de dépenses & de recettes des boards of trustees (transmis aux juges de paix & au ministre de l'intérieur).

- Ce qui reste toujours vrai, c'est que les barrières, les péages, sont une cause de retards, & une source de frais, et que c'est une erreur économique de croire que la dépense des routes doive incomber à ceux-là seuls qui les traversent. La viabilité profite à tous; il est vrai, qu'en définitive, d'incidence en incidence, tout le monde la paye mais peut-être d'une manière inégale

Expropriation pour les highways.
Le droit de prendre le terrain sans le consentement des propriétaires, est accordée aux trustees d'un turnpike road par l'acte de 3 George IV c 126, mais il ne s'applique pas aux highways - En d'autres termes, l'expropriation proprement dite n'est pas permise aux paroisses & aux highways boards pour leurs chemins - Mais lorsqu'il s'agit d'élargir une route existante, on leur accorde le bill, comme aux trustees -

- Nous avons négligé de dire que, en tous cas, la valeur du terrain exproprié est fixée par le jury, & l'indemnité préalable. C'est que l'Angleterre est la patrie d'origine de ces deux principes, et chacun sait que nous n'avons fait que les lui emprunter -

- Prestations - Il y avait autrefois en Angleterre un statute duty qui avait une grande analogie avec la prestation en nature. Le statute duty a été aboli par une loi de 1835 (5 & 6 William IV c 126)

Chemins de fer - La loi de ~~xxx~~ concession, (private act), prescrit les conditions d'exécution des travaux, autorise l'expropriation, l'occupation temporaire - La concession, en principe, est perpétuelle. Mais une loi (7 et 8 Victoria - c. 85) permet au gouvernement d'acheter le chemin de fer après 21 ans, pour 25 fois le revenu moyen des 3 dernières années. Le maximum des tarifs est fixé par l'acte de concession - Elle contient aussi la défense d'imposer des conditions désavantageuses à ~~un~~ des expéditeurs pour une sorte de marchandises, ou d'avoir des préférences injustes & déraisonnables - Le gouvernement n'a pas d'avantage pécuniaire notable. - Il paye pour le transport des dépêches; mais il a droit de réquisition pour le transport des troupes. (l. 34 & 35 Victoria c. 86 année 1871) - Deux lois de 1861 et une de 1868 garantissent la sécurité de la voie, en punissant les contraventions -

- Un mois avant l'époque où la Cie se

propose de livrer un chemin de fer à la circulation, la Cie doit en donner avis au Board of trade. Elle doit fournir des renseignements très-détaillés en réponse à une sorte de questionnaire que le Board lui adresse. Le board peut défendre d'exploiter avant un certain délai reconnu nécessaire pour effectuer des modifications. Une fois la ligne reçue & ouverte, l'exploitation (technique au moins) est libre, et l'admon ne donne guère que des conseils rarement suivis. Le board of trade a, suivant une loi de 1868 des inspecteurs qui surveillent l'exécution des règlements mais ils ont une surveillance peu effective. Il leur est défendu de s'ingérer en rien dans les affaires intérieures des Cies; ils ne peuvent que demander des documents. Ils sont chargés, en particulier, de faire les enquêtes sur les accidents. Des renseignements annuels sont envoyés par les Cies au board of trade (sur les résultats de l'exploitation, le

trafic etc.). Du reste le Board peut les poursuivre devant les tribunaux, pour inobservation des règlements. Les ordonnances ou règlements de police intérieure sont faits par les Cies elles-mêmes, et approuvés par le Board. Les ordonnances (bye-laws) sont presque toutes uniformes et établis d'après une formule préparée par l'administration elle-même.

La constitution financière des Cies n'est pas entièrement libre; elles ne peuvent emprunter qu'après souscription entière et libération de moitié du capital-actions, et jusqu'à concurrence de 1/3 seulement de ce capital. Le Board of trade prend connaissance des comptes rendus par les Compagnies. Le Gouvernement peut réduire le tarif après 21 ans d'existence, et si les dividendes des actionnaires dépassent 10 %.

– Enfin le gouvt perçoit un impôt très-modéré sur les places des voyageurs (environ 5 %).

– Les grandes Cies sont très-puissantes en

Angleterre. Elles savent aujourd'hui parfaitement s'unir pour remédier aux effets de la libre concurrence. Les abus ont été et sont encore nombreux; et, chose plus grave, la justice anglaise représentée par ses tribunaux les plus élevés, a commis de véritables dénis de justice à l'égard des particuliers qui assignaient les Cies. On a cité plusieurs fois un arrêt étrangem^t^ motivé, rendu par la cour suprême, à propos d'un refus de transporter certaines marchandises; nous le résumons ainsi : « Attendu que le D^r^ de la Cie, affirme, sous serment, que l'intérêt de la Cie lui ordonne de ne pas transporter telle ou telle marchandise, etc —— repousse la demande. »

Aussi une loi de 1873 (36-37 Victoria c.48) a-t-elle créé une commission ~~spéciale~~ des chemins de fer, juridiction spéciale entourée de certaines garanties d'impartialité, et qu'on a voulu par un traitement élevé (75.000 f) mettre à l'abri de certaines suggestions.

Elle est investie d'attributions judiciaires et administratives importantes, et composée de 3 membres, nommés par la Reine, dont l'un doit être un légiste, et un autre un homme versé dans les affaires de chemins de fer. Ils ne doivent posséder aucune valeur de chemins de fer. Ils jugent certains litiges entre particuliers, attribués auparavant aux cours de justice; approuvent les arrangements conclus pour l'exploitation des chemins de fer, jugent les questions de transit de Cie à Cie, peuvent faire des enquêtes.
En réalité cette commission a eu une action très faible; le meilleur contrôle est celui de l'opinion d'abord, et aussi le contrôle indirect du Parlement. Par les private bills autorisant la construction de nouvelles lignes, les emprunts, etc., le parlement est en rapport constant avec les directeurs des grandes Compagnies. Celles-ci ont d'autant plus besoin de sa bonne volonté, qu'il faut se défendre

148

contre la concurrence des Cies rivales.
Pour obtenir tel ou tel bill, elles sont souvent obligées de faire des concessions à l'opinion publique.
Nous terminons en citant l'opinion de Mr de Franqueville en 1873: « Il me semble difficile de contester que le monopole existe déjà en Angleterre et qu'il tend à s'y établir de plus en plus. »

Rivières & canaux. Le principe de la common law est que les cours d'eau sont des voies publiques (highways) mais aucune personne civile n'est absolument tenue de les entretenir (ni les localités, ni le gouvernement). Celui-ci, en fait, n'intervient pas ni pour diriger ni pour surveiller le service.
Si le cours d'eau est fréquenté par le public, et constitue une voie de navigation, les dépenses sont acquittées par ceux qui en profitent, c'est-à-dire, par la batellerie, au moyen d'une perception dont la loi fixe le maxi-

num. Une loi spéciale règle les conditions d'établissement & d'existence de la voie navigable, & autorise la perception des droits (ainsi la Thames conservancy act); il y a des centaines d'actes spéciaux, dont plusieurs très-anciens. Les clauses relatives à l'administration chargée de l'entretien sont analogues. La loi 21 avril 1847 résume les clauses générales ordinairement appliquées. Des commissions nommées commissioners spéciales, sont chargées de certains fleuves, & aussi des ports principaux, des docks, etc. L'acte qui autorise l'exécution d'un travail, ou constitute une commission fixe le nombre des membres, leur mode de recrutement etc. Lorsque l'acte de concession porte que tout ou partie des commissaires seront nommés par les contribuables, ceux-ci votent d'après leur fortune (de 1 à 6 voix par personne). Les commissaires traitent pour les travaux, nomment les agents peuvent emprunter sur hypothèque ou

150

sur la garantie des taxes qu'ils sont chargés de percevoir. Ils soumettent leurs comptes aux intéressés.

– On ne construit plus guère de canaux depuis 1830, à cause des chemins de fer – La concession a lieu, comme pour ceux-ci, par un private act du parlement, sur la demande de compagnies, ou de particuliers – L'acte spécial pose les règles que suivra le concessionnaire; mais il y a très-peu de lois donnant des règles générales – Les Compagnies de canaux peuvent effectuer elles-mêmes le transport, avec leur matériel. Elles sont autorisées à rendre des ordonnances (bye-laws) sur la police des quais & des canaux; et à percevoir des taxes au-dessous d'un maximum de tarif fixé par la concession –

Chaque private act contient des clauses destinées à protéger les intérêts privés, comme ceux des usines, ou des terres à irriguer; il y a aussi quelques dispositions d'ordre financier concernant le capital & les emprunts de la Cie –

- Les pouvoirs du gouvernement, du board of trade sont encore moindres sur les canaux que sur les chemins de fer. Les compagnies ne sont tenues d'envoyer aucun document au board.
- De nombreux canaux surtout dans le Nord et dans l'Ouest ont été achetés par les Cies de chemins de fer, et sont exploités par elles.

Ports de commerce. Le régime des ports est semblable à celui des canaux et cours d'eau. L'intervention de l'État se borne à autoriser les travaux, à permettre la perception des taxes, et parfois à faire des avances aux Cies ou aux autorités, en vue de la construction de nouveaux ouvrages, enfin à s'assurer que les ~~Cies~~ concessionnaires exécutent les lois relatives à la construction et à l'entretien des ports. L'autorisation de construire est donnée par une loi; mais, depuis 1861, pour éviter les frais d'un private act, ~~on~~ l'Administration rend une ordonnance provisoire de concession, qui

152

laisse il est vrai, aux opposants tous leurs droits, et au législateur toute sa liberté, mais qui permet d'engager les travaux, et d'attendre longtemps pour demander l'approbation du parlement. — Mais celle-ci doit toujours intervenir, tôt ou tard, à l'effet de régulariser la situation. — Cette autorisation provisoire donne à l'administration une influence considérable.

— Chaque port a son acte particulier, & même autant d'actes que de travaux exécutés en temps différents. Il n'y a aucune unité. — Cependant, il est intervenu deux lois générales, l'une en 1847 (Commissioners clauses act), et l'autre, également en 1847 Harbours docks and piers clauses act. La première est celle que nous avons déjà citée à propos des cours d'eau; elle s'applique aux ports administrés par une C^on^ spéciale), par exemple (Berwick, Hull, Liverpool, New-castle, Glasgow); la 2e s'étend à tous les ports: Les concessionnaires doivent se conformer strictement aux plans approuvés,

comme pour les chemins de fer. – L'approbation (réception) des travaux par le board of trade est nécessaire. Les concessionnaires peuvent exproprier, conformément au Land clauses act de 1845, les terrains indiqués par les plans approuvés. Une loi de 1861 a autorisé des prêts par l'État.

– Il y a des ports (3) qui ont été construits par le gouvernement et restent placés sous son autorité : exemple : Douvres. Plusieurs, en Irlande, sont administrés par le Bureau des travaux publics d'Irlande ; les Cies de chemins de fer possédaient il y a quelques années 43 ports. – Des Compagnies spéciales en ont d'autres. – Un grand nombre de petits ports appartiennent à des particuliers (quelques-uns à des femmes & à des jeunes filles). Enfin les autres sont administrées par les autorités locales, à moins que ce ne soit par des commissions spéciales. (Liverpool, Glasgow etc). Il ne faut pas croire que cette énumération épuise toute la variété et

15[4]

toute la bizarrerie de la législation anglaise – Il ressort d'une enquête officielle, remontant à quelques années, qu'on ne connaissait aucune autorité ou commission chargée d'entretenir certains ports, il est vrai peu importants.
– Les Cies particulières, les autorités locales, & les fonct^res^ de toute sorte perçoivent des droits nombreux sur les navires qui accostent dans leurs ports. Ce sont des droits de docks, de phare, de feu flottant, de bassin de radoub, de déchargement, etc – suivant les ports et les ouvrages qu'ils contiennent.